

Cita bibliográfica: Delgado Viñas, C., & Lagüera Díaz, S. (2020). Morfología urbana, infraestructuras ferroviarias y crecimiento económico en las ciudades cántabras. *Investigaciones Geográficas*, (74), 85-112. <https://doi.org/10.14198/INGEO2020.DVLD>

# Morfología urbana, infraestructuras ferroviarias y crecimiento económico en las ciudades cántabras

## *Urban morphology, railway infrastructures, and economic growth in Cantabrian cities*

Carmen Delgado Viñas<sup>1\*</sup>  
Sara Lagüera Díaz<sup>2</sup>

### Resumen

En el territorio de la actual Comunidad Autónoma de Cantabria tuvo lugar desde mediados del siglo XVIII un intenso proceso de articulación territorial que culminó con la construcción del Ferrocarril de Isabel II y de la red ferroviaria de vía estrecha. Las nuevas infraestructuras viarias favorecieron el crecimiento de algunos núcleos urbanos entre los que se encuentran Castro Urdiales, Torrelavega y, sobre todo, la capital regional, Santander. Aunque con distinta intensidad, tiempos y ritmos, representan tres notables ejemplos del proceso de transición urbana y urbanística en España.

El núcleo central de la investigación en que se apoya este artículo es el impacto urbanístico diferencial de las infraestructuras ferroviarias en la remodelación de la morfología urbana y en el nacimiento de nuevos paisajes urbanos.

En Santander influyeron en la potenciación del centro urbano y de la “ciudad balnearia” de El Sardinero, así como en la configuración de áreas suburbanas y periurbanas industriales, que constituyeron unidades paisajísticas bien diferenciadas. En Torrelavega las dos estaciones existentes funcionaron de manera muy distinta en la articulación del espacio y el paisaje urbano. Los ferrocarriles mineros de Castro Urdiales constituyeron un verdadero “cinturón de hierro” mientras que, por el contrario, la localización periférica de la estación tuvo escaso impacto.

**Palabras clave:** infraestructuras ferroviarias; morfología urbana; espacio urbano; ciudades; Cantabria.

### Abstract

Since the mid-eighteenth century an intense process of territorial articulation has taken place in Cantabria that culminated in the construction of the Isabel II railways and the narrow-gauge railway network. The new road infrastructure facilitated the growth of several urban centres with Santander (the capital), Torrelavega, and Castro Urdiales being especially favoured in this process. Although with different intensity, times, and rhythms, they represent three notable examples of urban transition processes.

The central nucleus of the investigation has been the differential urban impact of railway infrastructure in the remodelling of the urban form and in the birth of new urban landscapes. In Santander, railways resulted in the empowerment of the urban center and the ‘spa town’ of El Sardinero, as well as in the configuration of suburban and peri-urban industrial areas, which constituted well-differentiated landscape units. In Torrelavega, the two existing stations worked very differently in the articulation of space and the urban landscape. The Castro Urdiales mining railroad tracks constituted a true ‘iron belt’ while, on the contrary, the peripheral location of the station and its articulation with the port had little impact.

**Keywords:** railway infrastructure; urban morphology; urban space; cities; Cantabria.

1 Departamento de Geografía, Urbanismo y Ordenación del Territorio, Universidad de Cantabria, España. [delgadoc@unican.es](mailto:delgadoc@unican.es). \* Autora para correspondencia

2 Departamento de Geografía, Urbanismo y Ordenación del Territorio, Universidad de Cantabria, España. [saralaguera@hotmail.com](mailto:saralaguera@hotmail.com)

## 1. Introducción

La mayor parte de los autores consultados afirman que el ferrocarril ha sido el elemento más incisivo sobre la organización territorial y urbana y el medio de transporte que afectó en mayor medida a la morfología de las ciudades tradicionales, como asegura, entre otros y en primer lugar, Sica (1981). Este aspecto ha sido abordado también de forma específica por Horacio Capel (2011), quien ha puesto al día el estado de la cuestión insistiendo, en particular, en el impacto de la configuración de las redes ferroviarias sobre el desarrollo territorial y los sistemas urbanos. Este hecho resulta especialmente destacable en las ciudades que quedaron integradas en el desarrollo de nuevas funciones productivas, como afirmaba Cerdá ya en 1861, puesto que, a partir de 1848, en España la red ferroviaria empezó a asegurar una notable interconexión entre las principales ciudades a escala estatal y regional. Por otro lado, en la mayoría de los casos, las estaciones ferroviarias se instalaron en las áreas periféricas del espacio urbano, en gran medida para ahorrar costes. Como resultado, tanto el tendido ferroviario como la localización de la estación condicionaron extraordinariamente la expansión urbana en aquellos momentos y con posterioridad, a medida que las ciudades iban creciendo.

Para el caso español existen numerosos estudios sobre la influencia socioeconómica de las infraestructuras ferroviarias, no obstante, su impacto territorial y urbanístico ha merecido menos atención. Sin ánimo de exhaustividad, se expone una relación sintética de algunos de los principales trabajos que han estudiado, a escala estatal, el impacto del ferrocarril sobre el crecimiento urbano y su interacción con la ciudad. Entre ellos es preciso destacar los estudios de Aguilar (1995), Barquín, Pérez y Sanz (2012) y Franch, Morillas y Martí-Henneberg (2013). También ha habido investigaciones dedicadas a analizar la manera en que el ferrocarril ha condicionado el desarrollo de algunos espacios urbanos de forma específica. Así, González-Yanci (1977 y 2012), Cayón, Vidal y Muñoz (2002), Matilla, Polo y Benegas (2002), Santos (2005), Delgado (2010), Novo y Pareja (2014), Alcaide (2015), Álvarez-Palau, Hernández y Tort (2016) y Viana (2017). O los que se han centrado en el espacio periurbano, como los trabajos de Monclús y Dematteis (1998) y Prat (1994). También las estaciones, con su tipología y funciones, han merecido la atención de otros investigadores (Santos, 2007; Solanas, Alvarez y Martí-Henneberg, 2015).

## 2. Metodología

A través de este análisis se pretende hacer hincapié en los aspectos morfológicos y urbanísticos derivados de la relación espacial de las infraestructuras ferroviarias, viarias y terminales, con el desarrollo económico y espacial de algunos núcleos urbanos de diferente rango y tamaño. Este objetivo conecta con la hipótesis previa de que, al igual que en otros espacios europeos, a partir de mediados del siglo XIX los ferrocarriles tuvieron un intenso impacto territorial y éste fue especialmente relevante en las ciudades españolas que estaban en proceso de ampliación. Tal impacto no se materializó siempre de la misma manera, incluso a veces resultó antagónico, y lo hizo tanto a través de las estaciones como del tendido viario. Para alcanzar los objetivos propuestos se ha utilizado como referencia lo acaecido en las principales ciudades de la actual Comunidad Autónoma de Cantabria, la antigua provincia de Santander, entre la segunda mitad del siglo XIX y las primeras décadas del siglo XX.

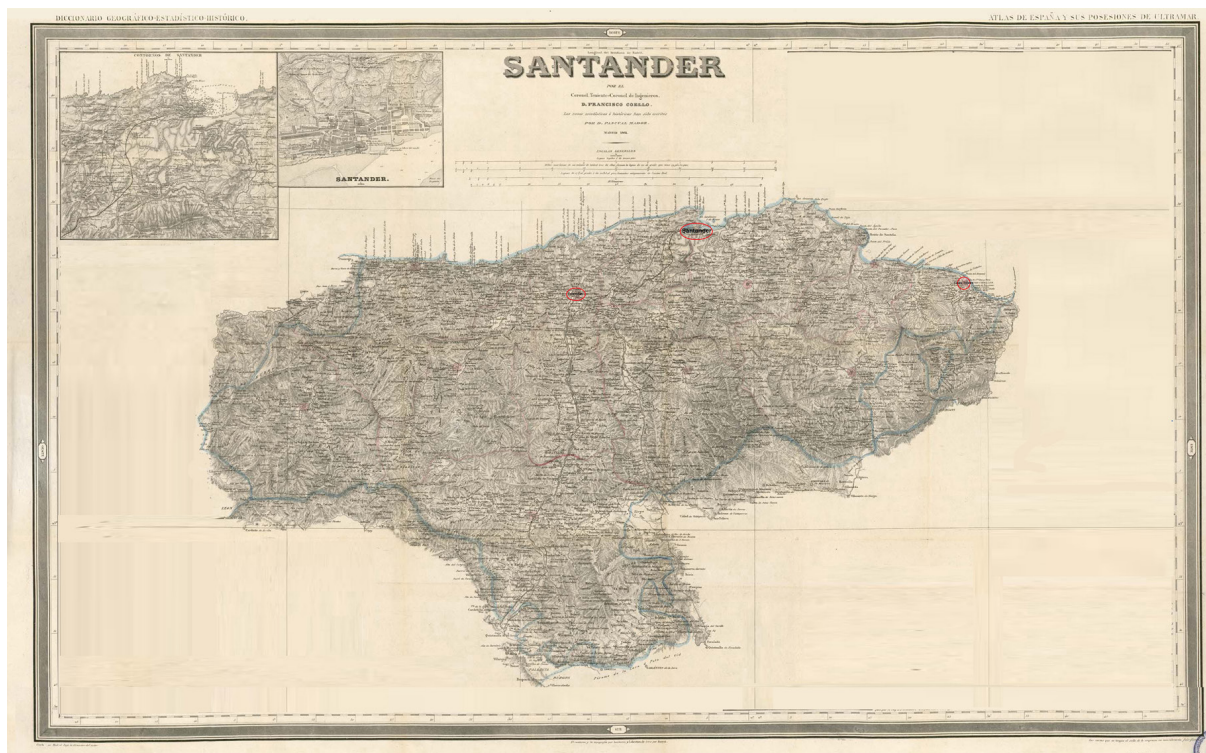
En aquella época la provincia de Santander era un territorio articulado por un reducido número de núcleos urbanos y semiurbanos y una elevadísima cifra de entidades rurales entre las que figuraban unas pocas y pequeñas cabeceras comarcales, generalmente villas, y numerosas aldeas y barrios, que constituían un poblamiento diseminado intercalar con un hábitat de estructura laxa.

Entre los núcleos de mayores dimensiones destacaban tres (Figura 1). Uno con pleno carácter urbano, Santander, la capital provincial, la ciudad más grande del litoral cantábrico en esos momentos, con 28.907 habitantes según el Censo de Población de 1857. Los otros eran dos pequeñas ciudades que iban a convertirse poco después en los principales espacios urbanos de Cantabria hasta el presente: Torrelavega y Castro Urdiales con 4.587 y 4.348 habitantes, respectivamente, en la misma fecha. En las tres ciudades tuvieron lugar importantes transformaciones socioeconómicas y urbanísticas en la segunda mitad del siglo XIX y en las primeras décadas del XX; a muchos de esos cambios no fue ajena la llegada del ferrocarril y los efectos que este hecho tuvo en el espacio urbano.

Como paso previo al estudio comparativo, se ha procedido a realizar un análisis individual de la dinámica de cada ciudad. Este trabajo de investigación ha consistido, como punto de partida, en el acopio de la información proporcionada por la abundante historiografía disponible, constituida por un valioso

acervo de estudios realizados desde distintos enfoques y disciplinas. Aunque el número de los artículos y libros publicados sobre cada ciudad varía mucho, así como múltiples y dispares son también los criterios y puntos de vista desde los que están realizados, la cifra de referencias bibliográficas consultadas ha sido siempre muy elevada a fin de cotejar y completar la información proporcionada por diferentes autorías y desde diversas perspectivas.

Figura 1. Localización de los principales núcleos urbanos de la Provincia de Santander mediados del siglo XIX



Fuente: Francisco de Coello, 1861, Biblioteca Nacional de España. Elaboración propia

A partir de este basamento cognitivo, los datos de cada espacio urbano han sido verificados y completados mediante el examen de numerosas fuentes documentales, literarias, fotográficas y, sobre todo, cartográficas, tomando como referencia un amplio repertorio de planos correspondientes, siempre que ha sido posible, al ámbito cronológico fijado para esta investigación.

Igualmente se han aplicado técnicas de reconocimiento de campo en cada una de las ciudades examinadas a través de la observación directa de los vestigios materiales, funcionales o relictos, de las infraestructuras de transporte generadas en la época estudiada, tanto las que aún permanecen en pie como las que, ya desaparecidas, han dejado una impronta visible en los espacios urbanos presentes.

Una vez comprendidas, por separado y en su interrelación, las diferentes formas de influencia de cada una de las infraestructuras de transporte sobre la economía urbana y la trama urbanística, se ha procedido a cotejar las ciudades consideradas a fin de avanzar hacia la identificación de pautas y patrones de influencia y la delimitación de las oportunas tipologías.

### 3. Resultados

#### 3.1. La llegada de los ferrocarriles a las ciudades cántabras

Desde la Edad Media, incluso desde época romana, el sector cántabro del litoral cántabro estaba unido al interior peninsular a través de una red de caminos que enlazaban algunos núcleos portuarios con la “Me-seta” aprovechando los valles de los cursos de los ríos de dirección Sur-Norte. Las vías principales eran las que seguían el valle del Saja desde San Vicente de la Barquera, el del Besaya desde Suances y Torrelavega y el del Asón desde Laredo y Castro Urdiales. A partir de la segunda mitad del siglo XVIII tuvo lugar un proceso de vertebración territorial que explica, en buena medida, la pujanza de unos núcleos y el estancamiento de

otros, incluso su decadencia. Habida cuenta de que el desarrollo urbano dependió fundamentalmente de una dinámica económica diferenciada, se observa que el territorio regional tuvo un progreso desigual, con núcleos de crecimiento sostenido, aunque con ritmos diferentes, como Santander y Torrelavega, frente a otros que experimentaron una evolución muy irregular, como sucede en el caso de Castro Urdiales.

### 3.1.1. El ferrocarril de Alar del Rey a Santander y Torrelavega

La construcción de este ferrocarril tuvo como precedente la del Camino Real de Castilla, de Reinosa a Santander, por el valle del Besaya. El objetivo principal del nuevo eje viario, cuyo trazado se inició en 1748 y culminó en 1752, era abrir una vía transitable para carros que permitiera dar salida al mar a los productos de Castilla, principalmente lanas; por tal motivo el trazado inicial preveía la conexión con Burgos como centro tradicional del comercio lanero.

En 1793 se prolongó el Camino hasta Alar del Rey para enlazar con el Canal de Castilla, cuyo ramal del norte se había terminado en 1791. Se reorientó así la dirección del Camino Real hacia Palencia y el objeto del tráfico hacia los cereales procedentes de Tierra de Campos, que llegaban desde Reinosa a Torrelavega y Santander en carros, carretas, galeras y recuas de mulas. Casi al mismo tiempo, en 1790, se había iniciado la obra del camino de Santander a la Rioja para promover el comercio de vinos (Gómez, 2005) y en 1800 terminó de construirse el camino de la costa, que unía Bilbao a Oviedo pasando por Santander y Torrelavega.

La mejora de la accesibilidad con el territorio castellano se completó un siglo más tarde con la construcción de otra infraestructura viaria para la puesta en funcionamiento de un nuevo medio de transporte y comunicación, el ferrocarril que, en principio, tenía una finalidad similar a la del Camino Real, unir el Canal de Castilla con el puerto de Santander (López-Calderón, 2015).

Los antecedentes lejanos de este ferrocarril se encuentran en un proyecto pionero<sup>3</sup>, presentado en 1829 por Gregorio González Azaola, comisionado en la Reales Fábricas de Artillería de la Cavada, que mencionaba la propuesta de realizar la conexión ferroviaria de Reinosa al puerto de Requejada y desde la capital campurriana al Canal de Castilla. Asimismo, una Real Orden de 17 de marzo de 1831, por la que se privatizó el Canal de Castilla, contemplaba la posibilidad de establecer un ferrocarril desde Bolmir o Reinosa a Santander por parte de la empresa concesionaria del Canal.

En 1844 comenzaron realmente las gestiones para constituir una comisión promotora formada por la Diputación, el Ayuntamiento y la Junta de Comercio de Santander, que se puso en contacto con los marqueses de Remisa y Casa Irujo, principales accionistas de la empresa del Canal de Castilla. En el documento de condiciones de adjudicación (R.O. de 16 de abril de 1845) se especificaba que el ferrocarril serviría para sustituir el transporte de trigo de Castilla entre Alar y el puerto de Santander<sup>4</sup>. Para estudiar las posibilidades del proyecto, elaborado por el ingeniero santanderino Juan Rafo, se desplazaron a Santander varios financieros y técnicos ingleses, entre ellos el propio George Stephenson; el proyecto fue aprobado en julio de 1846 (Assas, 1867).

Diferentes motivos retrasaron el arranque del proyecto hasta que, en septiembre de 1850, se constituyó la Sociedad Anónima del Ferrocarril de Isabel II (Compañía de Isabel II) para la construcción de la línea férrea de Alar del Rey a Santander en un plazo de cinco años. La Compañía de Isabel II confió la construcción a la compañía inglesa del ingeniero Georges Mould y la dirección de las obras al ingeniero William Atkinson, que se ocupó del tramo de Alar a Reinosa. Las obras fueron inauguradas en mayo de 1852; en esa fecha sólo estaban en funcionamiento en España dos ferrocarriles, el Barcelona-Mataró (1848) y el Madrid-Aranjuez (1851).

El tramo de 51 kilómetros de Alar del Rey a Reinosa se inauguró en marzo de 1857; poco más de un año después, en octubre de 1858, llegaba a Santander desde Los Corrales de Buelna el primer tren de mercancías cargado, como no podía ser de otra forma, con 6.000 arrobas de harina. En 1860 quedaban pendientes de construcción los escasos kilómetros que separan Reinosa de Bárcena de Pie de Concha, el tramo más complicado del corredor del Besaya para salvar el obstáculo del cruce de la Cordillera Cantábrica que, por causas técnicas y económicas, no se concluyó hasta julio de 1866. Con

3 Sólo cuatro años después del funcionamiento del ferrocarril de Stockon a Darlinton ideado por George Stephenson y el mismo año que se inició al proyecto del ferrocarril de Liverpool a Manchester.

4 “Esta rica producción de la agricultura castellana, recibirá un gran impulso con el camino de hierro. Acaso ella sola baste para sostenerle.” (*Memoria sobre el Proyecto de Ferro-Carril de Santander a Alar del Rey*, p. 14).

ello quedó terminada la línea de Alar a Santander, un ferrocarril de viajeros y mercancías con una vía de 139 kilómetros de longitud de ancho ibérico.

Las dificultades y el retraso de la construcción provocaron poco después la quiebra financiera de la Compañía de Isabel II. Tras dar por caducada la concesión, el Estado, para evitar el cierre de la línea, procedió a su incautación mediante Real Decreto de 6 de mayo de 1868. Tres años más tarde, el 30 de mayo de 1871, una R.O. ratificaba la concesión de la línea a una compañía creada con el nombre de “Nueva Compañía del Ferrocarril de Alar a Santander” e integrada por los accionistas de la antigua Compañía de Isabel II y sus acreedores. La nueva empresa resistió poco tiempo las presiones de la Compañía del Ferrocarril del Norte, de capital mayoritariamente francés, deseosa de anexionarse esta línea férrea, lo que logró el 31 de enero de 1874. Pasada la Guerra Civil de 1936-1939, la línea revirtió al Estado tras la formación de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) en 1941, manteniéndose aún hoy en servicio con el trazado original.

Torrelavega fue uno de los núcleos de población más beneficiado por la construcción del Camino Real, por lo que no puede sorprender que el enlace con Santander y Castilla a través del Ferrocarril de Isabel II despertase también grandes expectativas para la villa. Pero las decisiones sobre su trazado hasta Santander no fueron fáciles y desencadenaron un acalorado debate.

El proyecto primitivo de Juan Rafo proponía el trazado por Torrelavega, completado con la modernización y ampliación del cercano puerto de Requejada<sup>5</sup>. Por el contrario, el proyecto de la compañía constructora planteaba el trazado por el Valle de Toranzo, lo que dejaba al margen a Torrelavega.

La reacción torrelaveguense no se hizo esperar y se materializó en la movilización de las fuerzas vivas de la comarca, que constituyeron un verdadero grupo de presión en defensa del proyecto primitivo. En 1854 se adoptó una solución intermedia: la línea férrea se dirigiría de Santander a Renedo de Piélagos y de allí a Torrelavega, pero sin pasar por Requejada. La decisión acabó siendo beneficiosa para Torrelavega ya que ampliaba su área de influencia hacia el sector interior de los valles de Piélagos y Toranzo. Finalmente, la línea desde Torrelavega a Requejada sería construida mucho más tarde, como ferrocarril de vía estrecha, por la Real Compañía Asturiana de Minas.

### 3.1.2. Los ferrocarriles de vía estrecha

Los ferrocarriles de vía estrecha fueron construidos para complementar la red principal o de vía ancha (Macías, 2005; Morillas-Torné, 2014). El auge en la construcción de ferrocarriles secundarios se inició en los años noventa del siglo XIX y culminó entre 1900 y 1930. En general, la vía estrecha se configuró con líneas de corta distancia, salvo las excepciones de la “Transcantábrica” y del “Tren Hullero” (La Robla-Balmaseda), ambas en el norte de la península.

El precedente de la “Transcantábrica” fue el proyecto redactado por el ingeniero Pablo de Alzola y Minondo, por encargo del “Crédito General de Ferrocarriles”, como parte de un plan general para trazar una línea férrea desde Finisterre al Golfo de Vizcaya, que quedó descartado a causa de las dificultades técnicas del trazado. Veinte años después, en 1883, volvió a reconsiderarse el proyecto, aunque no se puso en práctica de forma unificada sino mediante el enlace de diez diferentes líneas, de distintas compañías y con diversos usos, que acabaron enlazándose hasta conectar El Ferrol (Galicia) con Bilbao.

La concesión de vía estrecha entre Oviedo y Santander, el Ferrocarril del Cantábrico, la obtuvo el conde de Mendoza Cortina y la construcción se inició a partir de un proyecto de 1881 del ingeniero Adolfo Gónima para unir ambas capitales. La motivación fundamental del proyecto fue la de sustituir el intenso tráfico de mercancías que se realizaba entre Gijón y Santander por mar, en barcos de cabotaje, y por tierra, en carros. Se trataba esencialmente de atender los intereses de las empresas mineras y, también, de enlazar con el Ferrocarril del Norte en Torrelavega. La banca y la minería asturianas invirtieron en el tramo de la línea que recorría su región en tanto que el trayecto cántabro fue financiado por la burguesía mercantil santanderina.

Iniciada la construcción en 1891, en 1895 entró en servicio la línea de Santander a Cabezón de la Sal, que conectó, a su vez, con la de Torrelavega a Cabezón de la Sal, construida en 1889, y se prolongó

---

<sup>5</sup> La actividad del puerto de Requejada se había desarrollado desde finales del siglo XVIII en relación con el comercio de las harinas castellanas al estar situado unos veinte kilómetros antes del puerto de Santander, si bien tenía la desventaja de su escaso calado. De hecho, como se ha indicado antes, la primera propuesta de construcción de un ferrocarril realizada en 1829 contemplaba la unión ferroviaria de Quejada [Requejada] a Reinosa y desde allí al Canal de Castilla.

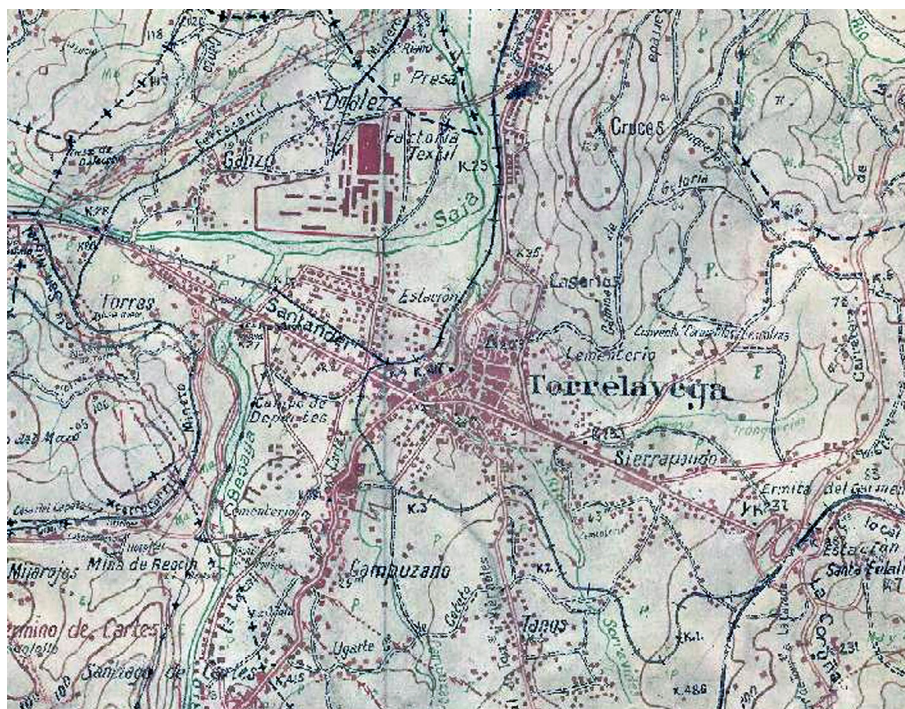


hasta Llanes a partir de 1900. La línea se completó en 1905 y fue gestionada por la Compañía de los Ferrocarriles Económicos de Asturias en el tramo de unos 200 kilómetros desde Oviedo hasta Llanes, y por la Compañía del Ferrocarril del Cantábrico en el trecho cántabro, de algo más de 100 kilómetros, desde Santander a Llanes. La dualidad se mantuvo hasta 1972, cuando ambas compañías se fusionaron para dar lugar a FEVE (Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha).

Por lo que se refiere a la unión entre Santander y Bilbao, desde 1888 funcionaba una línea regular de transporte de pasajeros a través de un barco de vapor del que era propietaria la Compañía Cantábrica de Navegación. En 1893 se constituyó “Compañía del Ferrocarril de Santander a Bilbao” por fusión de la del Ferrocarril del Cadagua, la del Ferrocarril de Zalla a Solares y la del Ferrocarril de Santander a Solares.

El tramo de Santander a Solares-Orejo, abierto al tráfico en 1892, enlazó con el de Solares a Zalla-Aranguren en 1896 y éste con el del Cadagua, de Zorroza a Bilbao, en 1898. Estas líneas de ferrocarril conectaban con otras foráneas, como las del “Tren Hullero” de La Robla a Balmaseda (1894), el de Castro Urdiales a Traslaviña, el ferrocarril de Santander a Astillero y Ontaneda y los de las explotaciones mineras del Cadagua y de las Encartaciones.

Figura 2. Localización de parte del entramado ferroviario en el entorno de Torrelavega (1928)



Fuente: Cartoteca del Instituto Geográfico Nacional, Minutas, MTN50

Para Torrelavega tuvieron una gran trascendencia los ferrocarriles de vía estrecha, en particular la línea “Transcantábrica” que articulaba la ciudad con los espacios mineros e industriales más importantes del norte de España en Vizcaya y Asturias, hasta el punto de que en el entorno de la ciudad se fue trazando una amplia y densa red de ferrocarriles secundarios implementados por las empresas minero-industriales<sup>6</sup> (Figura 2).

Uno de los primeros fue la línea industrial entre las minas de Reocín y el puerto de Requejada, en el que se embarcaba el mineral, que se puso en servicio en 1884. Más tarde, en 1908, se hizo el enlace de esta línea con el Ferrocarril del Cantábrico en Puente San Miguel y en 1933 se construyó el ferrocarril eléctrico de vía métrica para enlazar la mina con el centro de lavado situado en Torres.

<sup>6</sup> Los beneficios reportados a Torrelavega por los ferrocarriles eran puestos de manifiesto en un artículo del semanario local *El Fomento* el 9 de julio de 1892:

“Los ferrocarriles, ya sean de vía ancha o estrecha, son las arterias y venas por donde circula la riqueza de una comarca adquiriendo ésta siempre un desarrollo extraordinario con la facilidad de comunicaciones; y Torrelavega, por su situación topográfica en el corazón de aquel sistema en esta provincia, no puede menos que tener la mayor participación en esta prosperidad.”

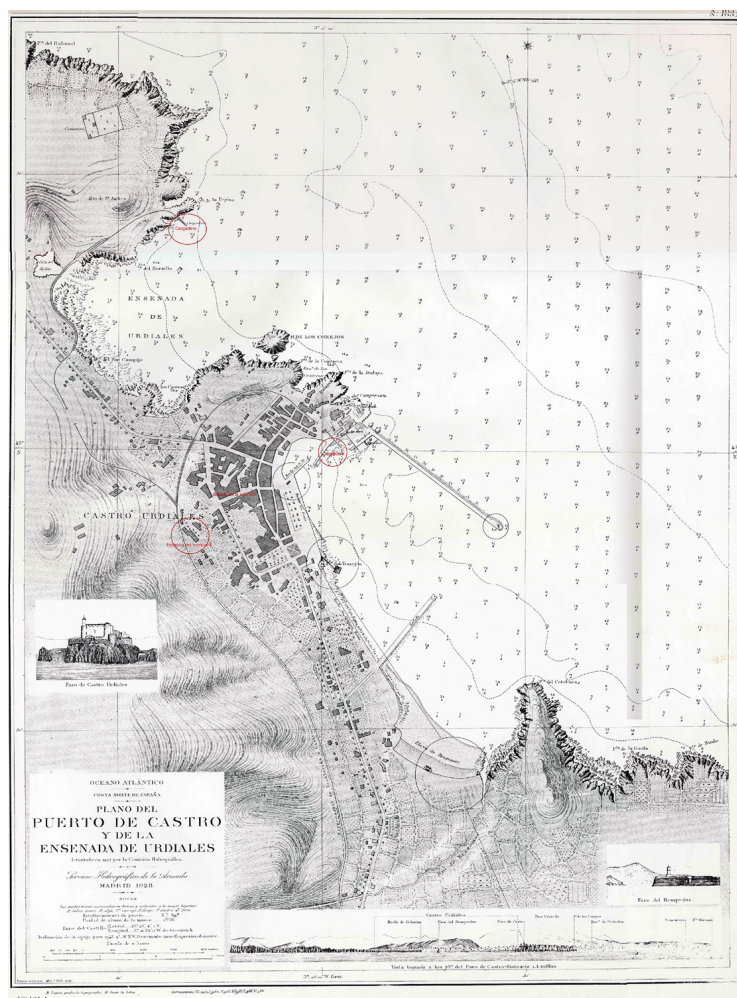
En 1905 la empresa Solvay inició la obra de una línea para unir su factoría de Barreda con el puerto de Requejada. Poco después obtuvo licencia para la instalación de una doble línea ferroviaria interna, de vía métrica y de vía ancha, de conexión de la fábrica con el puerto de Requejada y con el Ferrocarril del Cantábrico en la estación de Barreda, desde la que daba salida a sus productos y a través de la que recibía las materias primas y el carbón procedente de sus Minas de Solvay-Lieres (Asturias).

El proyecto originario de la línea de Torrelavega a Cabezón de la Sal contemplaba ya la construcción de un enlace entre la línea del Ferrocarril del Cantábrico y la línea del Ferrocarril del Norte. La obra de este ramal, de ancho ibérico, se retrasó bastante de modo que no fue inaugurado hasta 1905. Conocido con el nombre de “El Grillo”, circunvalaba el espacio periurbano para unir las estaciones de ambas líneas atravesando el área rural del suroeste y sur de la ciudad donde estaban situadas las mieses<sup>7</sup> de los barrios de Campuzano, Pando y Tanos, muy distantes en ese tiempo del núcleo urbano consolidado. En 1941 este ramal fue también nacionalizado e integrado en la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE).

Mención especial requieren los ferrocarriles de vía estrecha que enlazaron a Castro Urdiales con Bilbao a finales del siglo XIX (Delgado, 2011 y 2012).

La villa de Castro Urdiales no quedó bien articulada en su entorno territorial hasta que se construyeron, a finales del siglo XIX, dos líneas ferroviarias fundamentales, el ferrocarril minero de Castro-Alén y el ferrocarril mixto de Traslaviña (Figura 3).

Figura 3. Trayectoria de los ferrocarriles en torno a Castro Urdiales (1928)



Fuente: Cartoteca del Instituto Geográfico Nacional. Elaboración propia

7 En Cantabria, con las palabras “mies” o “mier” y “llosa” se ha designado tradicionalmente un terrazgo, generalmente cerrado por una cerca colectiva, en el que se localizaban las parcelas de cultivo y los prados de distintos propietarios vecinos de un núcleo de población.

En 1872 se inició el proyecto del ferrocarril de Castro-Alén, si bien no se hizo realidad hasta que lo retomó el empresario minero, Luis Ocharan Mazas veinte años más tarde. En febrero de 1892, se instituyó la “Compañía del Ferrocarril Minero Castro-Alén” con la finalidad de construir una línea ferroviaria que conectase el coto minero de Alén con el puerto de Castro Urdiales, donde se construyó un cargadero de tipo *cantilever* sobre el antiguo fortín de San Guillén, junto al muelle norte de la dársena vieja del puerto.

En 1894, se fundó la Compañía del ferrocarril de San Julián de Musques y Traslaviña (Vizcaya) a Castro Urdiales con el objetivo fundamental de transportar mineral de hierro desde los cotos de Somorrostro, Galdames, Sopuerta, Setares y Dícido a partir del enlace de la línea con los cargaderos de mineral que se planeaba erigir al oeste de la villa, en la ensenada de Urdiales (Olaizola, 2004). A diferencia de la línea Castro-Alén, era un ferrocarril mixto, de mercancías y viajeros, con el fin de mejorar las comunicaciones entre Castro Urdiales y Bilbao mediante la conexión con la línea de Solares a Zalla, prolongada hasta Bilbao, donde terminaba en la estación de La Concordia.

Las obras de construcción se iniciaron en 1895 y concluyeron en 1899; su duración se justifica por el hecho de que hubo que vencer condiciones topográficas poco favorables, lo que explica que en un tramo de vía de apenas 22 kilómetros hubiera que hacer 16 viaductos y 13 túneles, que sumaban 3.248 m, entre los que cabe destacar el de Muñecas, de más de un kilómetro y medio, uno de los más largos de la red española de vía estrecha. El Ferrocarril de Castro Urdiales a Traslaviña estuvo en funcionamiento desde 1898 hasta su cierre definitivo el 15 de enero de 1966.

### 3.2. Los efectos socioeconómicos de los ferrocarriles en las ciudades cántabras desde mediados del siglo XIX

#### 3.2.1. La consolidación de una ciudad multifuncional: comercio, industria y ocio balneario en Santander

En el caso de Santander confluyeron una serie de circunstancias que generaron un extraordinario crecimiento que, finalmente, implicó la sustitución de la aletargada villa marinera de origen medieval por una pujante ciudad portuaria burguesa (Martínez, 1983; Delgado, 2019). Así, desde mediados del siglo XVIII se produjo una rápida expansión de las actividades económicas, en particular las comerciales, de modo que la pequeña villa se transformó rápidamente en una importante ciudad portuaria<sup>8</sup> (Martínez, 1983; Ortega, 1986; Hoyo, 1993; Gómez, 2005).

En 1751 la villa fue autorizada para comerciar con las Antillas, una prerrogativa ratificada en 1765 por el Decreto y la Real Instrucción que liberalizaban el comercio con América desde nueve puertos, entre ellos el de Santander. Como iniciativas complementarias, en 1785 se instituyó el Real Consulado de Mar y Tierra, independiente del de Burgos, y, un año después, se erigió la Real Aduana para facilitar el control del tráfico mercantil. Tal cúmulo de actuaciones manifestaba la elección de Santander como principal puerto de salida de los productos agrarios castellanos, el mismo objetivo que tuvo la construcción del Camino Real de Reinosa a Santander y del Ferrocarril de Isabel II.

Como consecuencia de la puesta en funcionamiento de ambas infraestructuras viarias, la actividad exportadora de productos agrarios tuvo un extraordinario desarrollo ya que el puerto disponía de una inmejorable ventaja de situación en el comercio exterior de tránsito y el interior de cabotaje<sup>9</sup>.

El comercio de harinas tuvo una importancia mayor de la que se desprende sólo de la cuantificación de su volumen. En primer lugar, porque permitía la articulación de los mercados regionales mediante el establecimiento de retornos: de Cuba llegaba azúcar y otros productos coloniales<sup>10</sup> y de Cataluña vinos, textiles y manufacturas (Martínez, 1983). Pero se trataba de una actividad comercial de tránsito, muy poco diversificada y muy dependiente del sobreprotegido mercado antillano. Así, el ciclo de expansión económica terminó en la crisis de 1866-1868, si bien la actividad comenzó su fase de decadencia hacia

8 “Hasta las postrimerías del siglo pasado, Santander era poco más que una oscura ciudad de pescadores; pero en estos últimos años ha monopolizado casi por completo el comercio con las posesiones ultramarinas de España, especialmente con La Habana. La consecuencia de esto ha sido que, mientras Santander se enriquecía con rapidez, La Coruña y Cádiz han ido decayendo al mismo paso.” (Borrow, 1843, pp. 398-399).

9 “Considérese ahora que los puertos más importantes de estas dos costas, los más importantes al mismo tiempo de toda España, son los de Barcelona y Santander, y nadie pondrá en duda la necesidad de acordarles un derecho que la naturaleza les ha dado y del cual por el genio y actividad de su población han venido a hacerse dignos.” (Cerdá, 1859, pp. 1470-1472).

10 “los *clippers* que llevan pan a Cuba y de Cuba traen tabaco y dulce” (Escalante, 1871, p. 142).



1875 y se mantuvo con cierta importancia y con algunos altibajos hasta 1898, cuando se produjo su desplome definitivo tras la pérdida de las colonias. Después siguieron llegando al puerto productos ultramarinos, pero el tráfico se redujo hasta el punto de quedar limitado a dimensiones regionales.

No obstante, las infraestructuras de transporte y las actividades comerciales apoyadas en ellas estimularon el surgimiento de instalaciones manufactureras relacionadas con la llegada de materias primas, ultramarinas y peninsulares, que posibilitaron el establecimiento de industrias de transformación y procesamiento (molturación de harinas, curtido de pieles, refinado de azúcar o elaboración de tabaco) hasta el punto de que se produjo el desarrollo de una incipiente actividad industrial dispersa, al principio, por todo el espacio urbano, aunque con preferencia para su instalación en sus periferias occidental y oriental.

Una de las primeras fue la fábrica de jarcias y cordelería, conocida con el nombre de *Tinglado de Becedo*, establecida en 1752 cerca del solar de las antiguas atarazanas en la margen izquierda del nuevo camino de salida hacia Burgos; varios historiadores consideran que la fábrica dio empleo a unos 750 trabajadores. En 1785 había ya dos fábricas de harinas en la ciudad y empezaban a instalarse otras para la producción de cerveza. La primera, la de D. Antonio del Campo, primer Conde de Campo Giro, situada en 1786 en la periferia oriental, en la zona de marismas de Cañadío. Por la misma época, en 1787, se estableció en Becedo la fábrica de cervezas de José de Zuloaga y en 1792 la de Clara de Lienzo y Francisco Javier Martínez en el barrio de Miranda. Asimismo, a finales de la centuria se contabilizaban, al menos, dos fábricas de refinado de azúcar, la de Francisco Sayús (1781) y la de Domingo de Andrade y Nicolás Vial e Hijos (1791). No obstante, la industria más importante por sus dimensiones era la fábrica de tabacos, que funcionó a partir de 1834 contabilizando más de 1.000 empleados en la mayor parte del siglo XIX y cerca de 1.500 a finales de éste, en su mayoría mujeres<sup>11</sup>.

El modesto proceso de industrialización continuó en la periferia occidental a medida que la ciudad se expandía en este sector en la segunda mitad del siglo XIX. La antigua fábrica de jarcias se transformó en una manufactura de cáñamo y en sus proximidades se ubicaron los talleres de fundición de Roviralta y de Colonges y Tomassin (1843), la fábrica de armas de Unzueta e hijos y la vieja fábrica de cervezas de José de Zuloaga, reconvertida en 1878 en la de la Cruz Blanca, de Matossi, Franconi y Cía y más tarde de E. Meng y Cía., que permaneció en esta localización algo más de un siglo.

Al mismo tiempo se consolidó como espacio industrial la periferia urbana opuesta, desplazada cada vez más hacia el este, configurándose el suburbio industrial de Tetuán-San Martín (Medina, 2014). Junto a las antiguas fábricas de refinado de azúcar, se implantó la nueva refinería de Godefroy y Liégeard en 1841, la fábrica de chocolates La Fama (1860), reconvertida en refinería de azúcar de Puig Llagostera (1886), el primer gasómetro (1853-1890), la fábrica de gas de Eugenio Lebón (1892), la de jabones La Rosario (1864), propiedad de la familia del escritor José María de Pereda, la Société Générale des Cirages (1873/1881) para la fabricación de hoja de lata, betunes y barnices, algunas industrias de salazones, una fábrica de yute, la fábrica de muebles de Láinz (1927), la fundición de López Dóriga (transformada en 1883 en los Talleres San Martín y más tarde de Corcho e hijos), los Talleres de Lavín (luego Talleres Astillero), los astilleros y el dique seco de Gamazo (1884-1908), los Talleres Tetuán, etc.

Casi a la vez, en la ladera meridional del Paseo del Alta, una carretera arbolada trazada en 1794 con fines militares, se erigieron algunas importantes instalaciones industriales, como la fábrica de curtidos de Pedro Mendicouague (1855).

En relación con la mejor accesibilidad y conectividad proporcionada por los ferrocarriles, se desarrolló en Santander otra actividad que tuvo una influencia fundamental en la dinámica urbana, el veraneo y el turismo balneario (Gil, 1992). Su origen se encuentra en la moda de la práctica de los baños de ola, como queda reflejado en el anuncio publicado en la Gaceta de Madrid el 16 de julio de 1847 para promover los “baños de oleage [sic] en Santander”.

El espacio balneario de El Sardinero, en el área periurbana oriental, inició su desarrollo en la primera mitad del siglo XIX, cuando el Diccionario de Madoz daba noticias sobre este lugar alejado de la ciudad (Madoz, 1845-1850) y la Ilustración Española y Americana hacía referencia al funcionamiento de una primitiva fonda. En este caso, como en muchos otros, se trata de una empresa estimulada por las instituciones locales y algunos miembros de la burguesía santanderina, en particular la familia Pombo<sup>12</sup>. En

---

11 El número de mujeres empleadas en la elaboración de tabaco pasó de 396 cigarreras en 1846 a 532 en 1857. Otras fuentes indican que en 1850 había 1.024 trabajadoras del tabaco y 1.375 en 1892 (Lanza, 2005).

12 Juan Pombo, Marqués de Casa Pombo, alcalde de la ciudad y empresario, se convirtió en el agente primordial del turismo balneario en este espacio periférico. La familia Pombo era propietaria, a finales de siglo, del Tranvía de Tetuán, del balneario de la Primera Playa

competencia con San Sebastián, uno de los mecanismos preferentes fue la promoción del veraneo regio, la atracción del entorno social cortesano, nobiliario y burgués<sup>13</sup>.

Así, el impulso de la actividad y el desarrollo del territorio fueron muy rápidos, como lo pone de manifiesto el propio hecho de que, mediada ya la centuria, el desplazamiento de veraneantes fuera argumentado como un motivo de peso para justificar la construcción del Ferrocarril de Isabel II y, asimismo, que la Compañía de Ferrocarriles del Norte estableciera pronto los primeros trenes de recreo, que salían de Madrid los miércoles y sábados.

### 3.2.2. *Nacimiento y desarrollo de una ciudad industrial: Torrelavega, de villa agraria a ciudad industrial*

Torrelavega era un pequeño núcleo rural surgido en el lugar donde radicó en la Edad Media la torre solariega del linaje de la Casa de la Vega, centro de gestión administrativa, en especial de recaudación fiscal, de un amplio territorio de señorío (La Honor de Miengo y el Mayordomado de la Vega).

El “Lugar de la Vega” hasta mediados del siglo XVIII fue poco más que una aldea, un villorrio en palabras del historiador Miguel Ángel Sánchez (1995a y 1995b), con apenas un centenar de edificios y menos de 250 habitantes, según figura en el Catastro de Ensenada. Su economía tenía una base esencialmente agraria, aprovechando el emplazamiento junto a una amplia y fértil llanura aluvial situada en la confluencia de los ríos Saja y Besaya, una vega conocida con el nombre de Mies de Vega o Mies del Valle, sobre parte de la cual se situó después un importante número de instalaciones industriales<sup>14</sup>.

Como espacio urbano, la villa de Torrelavega reforzó su desarrollo a partir de su constitución en capital de Ayuntamiento Constitucional y Cabeza de Partido en 1835. Como colofón, obtuvo en 1895 el título de ciudad al tiempo que comenzaba un intenso proceso de transformación económica que condujo a la consolidación de Torrelavega como una ciudad industrial, hasta convertirse, por tamaño y rango, en el segundo núcleo urbano de la, entonces, provincia de Santander. El factor fundamental de estos cambios fue el aprovechamiento de la ventaja de situación de la villa en el contexto regional y, sobre todo, su condición de encrucijada de caminos, mejorada por la construcción de las nuevas infraestructuras carreteras y ferroviarias.

El paso obligado del Camino Real por Torrelavega tuvo como consecuencia inmediata la dinamización del pequeño puerto fluvial de Requejada, situado casi en la desembocadura conjunta de los ríos Saja y Besaya en la ría de San Martín de la Arena, especializado en la navegación de cabotaje para la exportación de materias primas hacia otros puertos cantábricos (Figura 4). A ello hay que añadir el desarrollo de la carretería como actividad complementaria de los trabajos agropecuarios e indispensable para el transporte de mercancías con destino a los puertos de Santander y Requejada (Domínguez, 1995). Pese a los problemas de calado, el de Requejada se convirtió en el segundo puerto regional para el tráfico de madera, mineral de hierro y cereales, un puesto y unas actividades que se consolidaron en mayor medida al hacerse accesible a través de la estación de Barreda del Ferrocarril del Cantábrico.

A finales del siglo XVIII Torrelavega y los núcleos inmediatos del propio municipio contaban ya con algunas manufacturas significativas. En 1779 estaban establecidas en la pedanía de Campuzano la fábrica de harinas de Antonio Zuloaga y la de curtidos de José de Zuloaga, Capanaga y Compañía (1792). En 1798 este mismo empresario estableció en el barrio de Barreda otra fábrica de harina y una de cerveza, que luego se trasladó a Santander, y en 1797 una tenería en Polanco. En 1793 se iniciaron las gestiones para la instalación en el lugar de Torres, inmediato a la confluencia de los ríos Saja y Besaya, de la fábrica de hilados y tejidos de algodón del Duque del Infantado, que empezó a funcionar en 1798. Aunque parcialmente destruida durante la Guerra de la Independencia, funcionó hasta 1835 e inauguró el uso industrial de los mejores suelos agrarios de la villa en la Mies de la Vega.

de El Sardinero, del Gran Casino y de los hoteles Castilla, Hoyuela, París y Gran Hotel. En 1897/98 vendieron por un importe de 10 millones de pesetas buena parte de ese patrimonio a una sociedad formada por Antonio Cabrero, Leopoldo Pardo, Eduardo Téllez, Antonio Huidobro y el Marqués de Alonso Pesquera.

13 A finales del siglo la *Guía del bañista* (1893) se refería a que “el tomar baños de ola se ha creído una de tantas necesidades ficticias de la Sociedad del siglo XIX [en] las condiciones que le ofrecen a este fin las numerosas y siempre concurridas playas que se han enumerado ...”. La Guía mencionaba cuatro playas entre el casco consolidado de la ciudad y el área de El Sardinero.

14 “Lo que da más realce a Torrelavega es esa campiña extensa que llaman La Mies, por cuyo recinto cruzan y serpentean los ríos [...] Su riqueza agrícola, las industrias de harinas, el aprovechamiento de la fuerza hidráulica [...] su situación] en una carretera tan frecuentada, cerca de Santander y entre esta ciudad y Reinosa, regada por dos ríos, el Saja y el Besaya, que hacen su confluencia en sus inmediaciones, y luego, confundidas sus aguas, pasan por la Requejada, a una legua, donde llegan buques de hasta 120 toneladas, y donde se hacen los embarques de trigos, harinas y otros granos, que salen al Océano, desembocando por la ría en Suances” (Esperón, 1850, p. 219).

Figura 4. Representaciones gráficas de los caminos de Castilla a los puertos cántabros y de la desembocadura de los ríos Saja y Besaya en Suances en relación con el trazado del Camino Real



Fuente: Archivo General de Simancas. 1: "Mapa ideal en que se demuestran los caminos desde la ciudad de Burgos a las villas de Laredo, Santoña y Santander" (año 1748). 2: "Plano de la ría y puerto de Requejada en la costa del mar Cantábrico" (año 1779)

Una de las actividades que tuvo mayor desarrollo, vinculado a la implantación de nuevas infraestructuras de comunicación y transporte, fue el comercio de ganados. A Torrelavega se le había otorgado en 1767 el derecho a tener un mercado franco semanal, si bien no empezó a celebrarse hasta 1799. Las causas del retraso parecen haber residido en las carencias de medios y de población, así como en la competencia de importantes mercados que se hacían en núcleos de población próximos (Santillana, Puente San Miguel, Cartes, etc.). Tenía lugar también un mercado de granos en la plaza de la Iglesia de Santa María y otro de ganado de cerda en la Quebrantada (Ayuntamiento de Torrelavega, 1986). En 1844 empezó a realizarse el mercado de ganados en el campo de La Llama, al sureste de la ciudad. En 1856 comenzaron a celebrarse ferias de ganado el primer domingo de cada mes y en 1871 se añadió la feria del tercer domingo del mes, con lo que adquirió periodicidad quincenal y se especializó en la compraventa de ganado, hasta el punto de que se convirtió en el primer mercado regional de ganado vacuno de trabajo para las labores agrarias castellanas y para el transporte carretero. Estos mercados se centraron muy pronto en la venta de vacas de leche suizas y frisonas para el abasto de este producto en Madrid y otros grandes núcleos urbanos bien conectados por ferrocarril (Puente, 1995). En 1881 se añadieron dos ferias anuales extraordinarias para otras especies ganaderas, la de Santa Isabel en noviembre y la de Santa María en abril, y en 1904 la de San Juan en junio. Antes de finalizar el siglo XIX los precios del ganado en los mercados torrelaveguenses servían de referencia para toda la región.

Coincidiendo con esta eclosión económica tuvo lugar el inicio del proceso de industrialización, lo que se ha considerado como el primer ciclo industrializador (Nogués, 1987), que estuvo relacionado con la especialización en las producciones agroalimentarias propias o importadas a través de los nuevos medios de transporte.

Estimuladas por el tráfico de mercancías y aprovechando la presencia tradicional de molinos harineros, se instalaron varias fábricas de harinas más: la de Hornedo, Huidobro y Revilla (1844), la Harinera de Torres, la Harinera Montañesa, La Estrella, o La Casualidad, establecida en 1865 en las edificaciones de la antigua hilatura del Duque del Infantado. En 1860 se fundaron en Barreda las fábricas de chocolate La Perla del Cantábrico y La Constancia, y, a finales del siglo, la Azucarera Montañesa (1898) para producir azúcar a partir de pulpa de remolacha.

A principios del siglo XX se instaló La Universal Exportadora, factoría destinada al abastecimiento de leche e iniciadora de una potente industria láctea. En el año 1926 se estableció la Lechera Montañesa

para suministro de leche a Madrid y otras ciudades españolas. Otro elemento emblemático de la industria láctea torrelaveguense fue la Granja Poch, construida por la familia catalana del mismo apellido en 1933 con el objetivo de pasteurizar la leche para exportar y vender en Madrid, lo que significaba una gran innovación en esa época, y para la fabricación de mantequilla y quesos; años más tarde dio un paso más al asociarse con la empresa suiza Nestlé. En esta importante industria láctea cabe mencionar también las Queserías Reunidas (1933), las “Queserías Ch. Gervais”, El Niño y las Industrias Lácteas S.A. (1916).

Otro sector industrial importante estuvo relacionado con la extracción de minerales obtenidos en el entorno comarcal. Así, en 1856 inició su actividad la Real Compañía Asturiana de Minas (RCAM), una empresa belga dedicada a la obtención de mena de zinc, esfalerita, calamina o blenda, en el coto minero de El Zanjón, en Reocín, distante sólo tres kilómetros de la villa torrelaveguense, y, más tarde, en Mercadal. La RCAM amplió la explotación en 1885 al litoral cántabro occidental, a las minas de Udías, Comillas y La Florida, llegando a emplear a casi 2.000 obreros en la provincia de Santander, más de la mitad de ellos en la mina de Reocín.

A estas industrias hay que añadir La Tenería Francesa de A. Echart Mendicouague (1870), las de Sollet y Peña, la Industrial Jabonera (1920) y la fábrica de zapatillas de los Hermanos Sañudo (1886). En 1894 uno de los hermanos montó una segunda fábrica, a la que siguieron otras cuatro más (Moreno Luque, Gutiérrez, Molleda, Alejo Peña) que convirtieron a Torrelavega, con sus cinco fábricas, en uno de los centros de elaboración de calzado más importantes de España en los años treinta del siglo XX.

Algunas de las instalaciones fabriles citadas formaban parte ya del segundo ciclo industrializador, que tuvo lugar en la primera mitad del siglo XX y se caracterizó por el establecimiento de empresas y fábricas de mayores dimensiones, de capital nacional e internacional, e, incluso, por la fundación de establecimientos financieros: primero el Banco Mercantil y después, en 1921, el Banco de Torrelavega (Bustamante, 2009).

El ciclo se inició con la instalación de una fábrica de otra empresa belga fundada por Ernest y Alfred Solvay en 1863, *Solvay et Compagnie*, que en 1867 empezó la explotación de la sal del vecino municipio de Polanco y que en 1904 inició la construcción de una gran fábrica en Barrera para la elaboración de productos sódicos, aprovechando la proximidad del río Saja-Besaya para la utilización del agua, de los yacimientos de sal del diapiro salino de Polanco, de las canteras de caliza de Cuchía, de las infraestructuras de transporte, ferrocarriles del Cantábrico y del Norte, y del puerto de Requejada (Nogués, 1987). Como factor de localización es preciso mencionar también la disponibilidad de suelo apropiado en las mieses de La Horcada y La Barca y de mano de obra campesina abundante.

La nueva fábrica de Solvay empezó su actividad en Torrelavega en 1908 con 480 empleados, en los años 30 empleaba ya a unos 1.300, superando los 2.000 trabajadores en los años 1950. Para garantizarse la disponibilidad de mano de obra estable, y siguiendo el modelo capitalista paternalista, Solvay se decantó por la construcción de viviendas cercanas a la fábrica para sus empleados, con un balance total de 723 viviendas distribuidas en varios núcleos socialmente segregados (Nogués, 1987).

Algo más tarde se instalaron en Torrelavega nuevas fábricas dedicadas a diversas producciones, en particular metalúrgicas, que tenían como antecedentes la existencia en las proximidades de algunas ferreterías que aprovechaban los minerales procedentes de yacimientos cercanos, como la ferrería de La Rucha en Viérnoles, que subsistió desde el siglo XV hasta el XIX. Así, los Talleres Obregón, dedicados desde 1910 a la fabricación de vagones de ferrocarril, la Ferretera Montañesa y los Talleres de Casto Arce (1915), especializados en trabajos de fundición y forja.

Al mismo tiempo se iban estableciendo empresas orientadas a elaboraciones diversas. Tal es el caso de la fábrica Autogomas dedicada a la producción de caucho, que se ubicó en 1933 en las antiguas instalaciones de Industrias Lácteas S.A. Fue el precedente de La Continental, de capital alemán, fundada en 1935 para elaborar también artículos derivados del caucho, sobre todo neumáticos. Adquirida por capital español y americano, se reconvirtió en la General Fábrica Española de Caucho, S.A. que llegó a emplear a 1.600 trabajadores. En 1975 se transformó en Firestone hasta su desmantelamiento en la etapa de la reconversión industrial en la década de los ochenta; su solar fue reutilizado, como signo de los tiempos y del actual proceso de terciarización de la ciudad, para erigir el centro comercial “Bulevar Comercial Altamira”.

El ciclo se completó con la instalación, en 1941, de la fábrica de la Sociedad Nacional de Industrias y Aplicaciones de Celulosa Española (SNIACE, S.A.), en las mieses de Ganzo y Dualez, al norte de la ciudad, junto al cauce del río Saja-Besaya e inmediata a las instalaciones de la estación del Ferrocarril del Cantábrico. La fábrica entró en funcionamiento en agosto de 1944 para la producción de celulosa

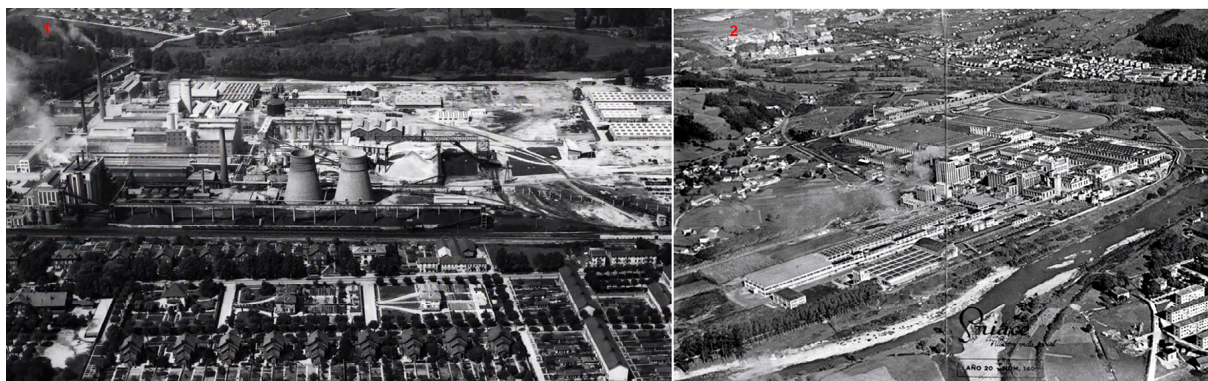


soluble para aplicaciones textiles, sanitarias y de higiene a partir, esencialmente, de madera de eucalipto (*eucalyptus globulus*). El factor esencial de localización, aunque no el único, fue la excelente accesibilidad de Torrelavega con las regiones españolas septentrionales, con grandes disponibilidades de espacios forestales para el cultivo de eucaliptos y pinos (*pinus radiata/insignis*). La fábrica de SNIACE comenzó ocupando a 628 empleados en 1944, disponía de 1.150 en 1947 y alcanzó la cifra de 3.174 empleados en 1959 de acuerdo con los datos de la Cámara Oficial de Comercio e Industria de Torrelavega.

El impacto territorial y urbano de SNIACE en Torrelavega fue aún mayor que el de Solvay ya que, además de ocupar una gran superficie de suelo con sus instalaciones fabriles, siguió la misma política de construcción de viviendas para sus empleados con un gran consumo de suelo urbano y suburbano. Según Nogués (1987), entre 1942 y 1962 SNIACE construyó 736 viviendas en Barreda para obreros y capataces (599) y en la Mies de la Vega (137) para ingenieros y técnicos.

Las instalaciones fabriles y los barrios residenciales de ambas empresas produjeron un crecimiento periurbano precoz inducido directamente por la actividad industrial e, indirectamente, por las infraestructuras ferroviarias. El resultado último ha sido un espacio urbano caracterizado por una morfología definida por la desarticulación en barrios periurbanos en los que conviven los usos residenciales, industriales y agropecuarios, que, hasta cierto punto, se corresponden con el modelo de poblamiento tradicional de diseminación en aldeas (Figura 5).

Figura 5. Instalaciones y viviendas de las principales fábricas de Torrelavega



Fuente: 1. Solvay en el barrio de Barreda. *En Primera Persona*. 2: SNIACE en la Mies de la Vega. *Sniace: nuestra vida social*, n.º 140

### 3.2.3. El impacto del ferrocarril en la cambiante base económica de Castro Urdiales: de la industria conservera al auge minero-industrial y el desarrollo del ocio estival

La actividad económica de Castro Urdiales estuvo íntimamente vinculada durante siglos a los recursos proporcionados por su situación en el litoral cántabro. Si la población originaria, la *Flaviobriga* romana, cumplió una función básicamente portuaria y comercial, el núcleo medieval castreño fue esencialmente una villa marinera cuyos habitantes se dedicaban de forma prioritaria a la pesca (Delgado, 2011, 2012). Desde esas tempranas fechas, el pescado fresco y, sobre todo, conservado con métodos tradicionales (desecado, salado y escabechado) era transportado por carreteros y arrieros desde el puerto hasta diferentes áreas interiores del territorio castellano.

Las técnicas tradicionales del escabechado fueron tempranamente sustituidas por una moderna actividad conservera en la segunda mitad del siglo XIX a partir del establecimiento de fábricas de elaboración de pescado, especialmente sardinas, envasado en latas cerradas con estaño, hasta el punto de que, a principios del siglo XX, se contabilizaban ya trece fábricas de conservas y salazones en salmuera<sup>15</sup>.

Aunque la fabricación de conservas de pescado se extendió por todo el litoral cántabro, en particular en su sector oriental, Castro Urdiales mantuvo una posición destacada hasta comienzos del siglo XX en

<sup>15</sup> “ni Reinosa ni Torrelavega llegan al nivel de Castro-Urdiales, [...] la población más importante de toda la montaña de Santander, después de la Capital [...] La riqueza de Castro proviene fundamentalmente de la pesca la más abundante de besugo, merluza, sardina y chicharro, [que] se exportan a lomo, por las recuas de los maragatos y arrieros que lo conducen a Madrid y otros muchos lugares de Castilla, en particular a Burgos, Aranda, Rioja, etc. [...] A la riqueza de la villa contribuyen las fábricas de salazón y de escabeche, que proporcionan una riqueza sólida a sus dueños, que generalmente suelen ser los más acaudalados de la comarca” (Esperón, 1850, pp. 235-236).

que empezó a perder su primacía a favor de las villas cercanas de Santoña y Laredo. La razón fundamental de este proceso precoz de deslocalización se encuentra en la disminución de las capturas costeras causada por los efectos de contaminación de las aguas provocada por los vertidos de desechos mineros a partir del momento en que el municipio castreño se especializó en una nueva actividad económica, la producción de mineral de hierro y su exportación por mar hacia el norte de Europa.

Las actividades vinculadas a la minería propiciaron el desarrollo socioeconómico y urbanístico de Castro Urdiales a partir de la extracción de mineral de hierro en numerosas minas situadas en el sector nororiental del término municipal, en el límite con Vizcaya, territorio en el que radicaban la mayoría de las empresas y empresarios propietarios de los yacimientos. En el medio siglo comprendido entre 1880 y 1930 tuvo lugar la culminación del ciclo económico que se manifestó en la participación de Castro Urdiales en la “fiebre minera” a través de un conjunto de empresarios (Mac Lennan, Chávarri, Sota y Aznar, Gandaria, Ocharan, Echevarrieta y Larrinaga, Larucea y López) y comerciantes cuyas actividades se desarrollaban en el área comprendida entre Castro Urdiales y Bilbao.

El principal destino del mineral producido era su exportación hacia el Reino Unido y Holanda, circunstancia que propició el recurso a singulares formas de transporte con el objetivo de desplazar la producción minera por vía marítima. A tal fin se construyó un elevado número de pequeñas líneas férreas para conectar directamente los cotos con el puerto de Castro Urdiales y, sobre todo, con los cargaderos de tipo *cantilever* instalados a lo largo de la costa.

Durante el segundo lustro del siglo XX quedó interrumpida la dinámica productiva e, inmediatamente después, se inició la decadencia de las actividades extractiva y exportadora, al igual que sucedió en las demás regiones mineras del norte peninsular y, en general, a nivel estatal.

En la segunda mitad del siglo XIX tuvo lugar en Castro Urdiales, al igual que en Santander aunque a menor escala, la consolidación paulatina de las actividades vinculadas a lo que hoy se llamaría el turismo residencial, el veraneo de la burguesía madrileña y vasca, en particular bilbaína, que seguía estando relacionada con la extracción y transporte de minerales.

El comienzo de la explotación turística de las playas castreñas había precedido al auge del ciclo minero, pero estuvo muy relacionada con él, en particular con su final. Como fue habitual en otros espacios, aquí también el progreso del turismo fue fruto de su promoción deliberada. Como consecuencia de la preocupación de la burguesía castreña por la decadencia de la ciudad, en 1904 se fundó la “Sociedad para el Fomento de Castro” por iniciativa, entre otros, del exalcalde Timoteo Ibarra Sota, vinculado con el núcleo central del empresariado minero. Bajo la presidencia de Ibarra Sota, la Sociedad se propuso como meta principal la construcción de un balneario y de un Gran Hotel para alojar a los bañistas. No culminó ninguno de ambos proyectos, pero sí se procedió al acondicionamiento de la playa de Brazomar para practicar los “baños de ola” y a la edificación de algunos equipamientos hoteleros. Entre ellos el emblemático, y ya desaparecido, Hotel Universal y el Hotel Miramar, emplazado en el centro de la playa de Brazomar, cuyo edificio ha sido derribado recientemente en aplicación de la vigente Ley de Costas.

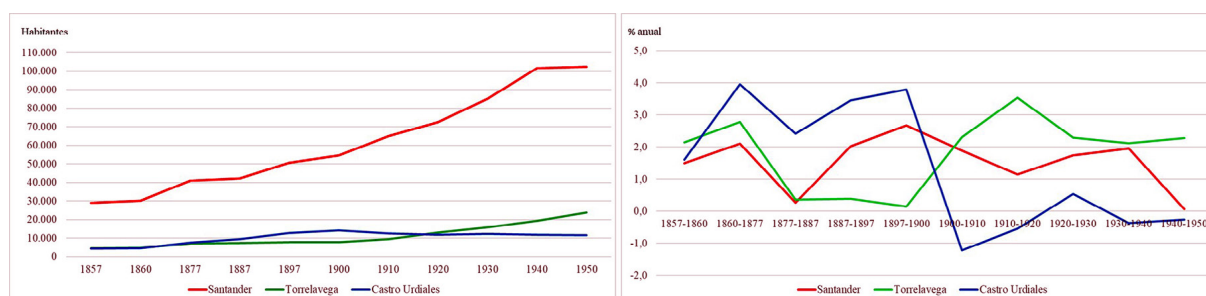
### 3.3. La influencia indirecta de los ferrocarriles en el crecimiento de la población de las ciudades cántabras

La evolución de la población de las tres ciudades cántabras no está directamente vinculada a la llegada de los nuevos medios de transporte, pero sí reproduce fielmente la dinámica económica inducida directa e indirectamente por ellos (Figura 6).

Las transformaciones económicas se tradujeron de inmediato en un notable crecimiento de la población santanderina apoyado, sobre todo, en un saldo migratorio muy positivo (Lanza, 2005). De acuerdo con los datos manejados por ese autor, la ciudad aumentó el número de sus habitantes en 87,5% entre 1782 y 1797 a un promedio de 1,9% anual. El incremento demográfico continuó de forma acelerada durante el siglo XIX. Según cálculos realizados a partir de los datos censales históricos del INE, entre 1822 y 1897 el crecimiento total fue de 197,1%, lo que representa una media de 2,6% anual; durante la primera mitad del siglo XX, aunque paulatinamente atenuado, mantuvo valores de 87,3% entre 1900 y 1950 (1,7% anual). El componente principal del aumento de la población de Santander no fue el saldo natural, excepto en breves períodos de tiempo, sino, sobre todo, la inmigración. Según afirma Lanza, desde 1752 hasta 1930 la llegada de inmigrantes representó casi las dos terceras partes del crecimiento demográfico urbano.

La mayoría de los recién llegados procedían del propio entorno regional, de “La Montaña”, y pertenecían a dos estratos sociales principalmente, los propietarios rurales y, sobre todo, el campesinado. La estructura de la población activa era también un fiel reflejo de la actividad económica, de ahí la primacía del empleo poco cualificado de jornaleros-peones y servidores domésticos, en particular mujeres. Pero fue notable, igualmente, el desarrollo de las clases burguesas y medias y también de las trabajadoras industriales. Así, Santander pasó de ser una pequeña villa a comienzos del siglo XVIII a figurar desde mediados del siglo XIX entre las ciudades españolas portuarias e industriales de tamaño medio-grande.

Figura 6. Dinámica poblacional de las ciudades cántabras a lo largo de un siglo (1857-1950)



Fuente: INE, Censos históricos de Población y Vivienda. Elaboración propia

Castro Urdiales experimentó un notable aumento de su población a raíz del crecimiento económico originado por el desarrollo de las actividades conserveras, primero, y de extracción y exportación de mineral de hierro desde las últimas décadas del siglo XIX. La población municipal casi se multiplicó por dos en la primera mitad de la centuria: los 2.085 habitantes de 1822 se convirtieron en 4.348 en 1857<sup>16</sup>. Desde entonces la dinámica poblacional adquirió un ritmo muy rápido: en 1877 eran ya 7.623<sup>17</sup>, 9.466 en 1887 y 14.191 en 1900.

El declive de la actividad minero-industrial se manifestó de inmediato en el retroceso demográfico puesto que el desarrollo de las actividades relacionadas con el turismo y el ocio estival no fue capaz de enjugar las pérdidas inducidas por la decadencia de las actividades productivas en que se había basado la economía castreña hasta entonces. A partir de la segunda década del siglo XX se inicia una fase de disminución y estancamiento de la población: de 1900 a 1950 la población castreña perdió 2.545 personas siendo la tasa media de descenso anual de -0,2%. Este indicador sólo empezó a arrojar valores positivos a partir de mediados del siglo XX, aunque se mantuvieron muy bajos hasta finales del siglo.

La población de Torrelavega experimentó un crecimiento significativo en la segunda mitad del siglo XIX pasando de algo menos de 5.000 habitantes en 1860 a cerca de 8.000 en 1900, con tasas de crecimiento anual superiores a 2% hasta finales de la década de 1870. El último tercio del siglo XIX constituye una fase de estancamiento, a diferencia de la villa castreña, disimilitud que va a continuar, pero a la inversa, desde el comienzo del siglo XX. La evolución, en conjunto, no puede dejar de relacionarse con el desarrollo económico generado por su consolidación como encrucijada de caminos y la ampliación de su conectividad con las regiones septentrionales de la península.

La espectacular eclosión poblacional de la capital del Besaya tuvo lugar en la primera mitad del siglo XX como consecuencia de su conversión en una ciudad industrial y la atracción de mano de obra regional y extrarregional como respuesta a la oferta de empleo de las minas y de las numerosas fábricas instaladas en la ciudad y su entorno inmediato: en 1936 el 46,6% de la población torrelaveguense eran obreros industriales y el 26,8% trabajadores de la minería.

Así, durante las primeras décadas de la centuria se alcanzaron tasas de crecimiento anual por encima siempre de 2%, llegando a 3,5% entre 1910 y 1920, superiores incluso a las que tenía la capital provincial. Considerada en su totalidad, la primera mitad del siglo XX supuso que Torrelavega casi triplicase su población entre 1900 y 1950 (205,1% total y 4,1% anual) en tanto que la población santanderina se estancaba y la castreña decrecía. El resultado último, en contraste con la dinámica poblacional que tuvo lugar en Castro Urdiales, fue que Torrelavega pasó a ser la segunda ciudad de la provincia a partir de esa fecha.

<sup>16</sup> El aumento poblacional fue también resultado de la incorporación de Orión al municipio castreño antes de 1857.

<sup>17</sup> Entre ambas fechas se integró en el municipio de Castro Urdiales el término municipal de Sámano.

### 3.4. El impacto urbanístico de la red viaria y las estaciones ferroviarias

#### 3.4.1. El frustrado proyecto de expansión del espacio urbano residencial en la periferia litoral occidental santanderina

El trazado y la construcción del Ferrocarril de Isabel II estuvieron estrechamente vinculados con el proceso de la ampliación occidental de la ciudad y del puerto de Santander, que se habían iniciado con la concesión otorgada en 1850 a la empresa madrileña “Isidro Díaz Iglesias y Compañía” a fin de rellenar las marismas y construir los muelles. Denunciada y caducada dicha concesión, se le otorgó en 1851 a un grupo de empresarios santanderinos quienes, a su vez, la transfirieron a George Mould, el empresario inglés al que se habían encargado las obras del Ferrocarril de Isabel II. Un año más tarde Mould traspasó la concesión al ingeniero belga Pablo Emilio Wissocq con el compromiso de sanear y ganar terreno al mar y construir un nuevo muelle que, por su proximidad a la pequeña península de Maliaño situada al fondo de la bahía, recibió el nombre de Muelle de Maliaño (Escalante, 1871).

Uno de los principales objetivos de la concesión a Wissocq fue el relleno de los esteros para la preparación de los terrenos por donde debía entrar el ferrocarril a la ciudad. De ahí que el proceso de transformación de esta área de marjales en suelo urbano estuviera vinculado, desde el principio, al trazado de las vías del ferrocarril y la instalación de las estaciones ferroviarias en las proximidades de los muelles, al servicio del tráfico portuario<sup>18</sup>. Tras diversos avatares, la antigua “Concesión Wissocq” pasó a ser la Sociedad Comanditaria “Santander para el ensanche de la ciudad” y, en 1872, se otorgó a Juan Manuel de Manzanedo, duque de Santoña, la concesión para la construcción de un muelle longitudinal<sup>19</sup>. En 1885 quedó liquidada la Sociedad Comanditaria y en 1887 se cedieron sus activos y todos los derechos a la “The Santander Harbour Company Ltd.”, que, en 1901, los transmitió a la “Compañía Franco-Belga de la Ciudad y Puerto de Santander” (Sazatornil, 1996).

Todos estos cambios ayudan a comprender que, hasta comienzos del siglo XX, la intervención sólo fructificase en el acondicionamiento parcial de los terrenos sobre los que se realizó el acceso del ferrocarril a la ciudad<sup>20</sup>, pese al hipotético objetivo de convertir esta área en un espacio residencial para la creciente población urbana (Ortega, 1993) y a que Wissocq había adquirido el derecho de edificar en los terrenos resultantes con la condición de ceder gratuitamente solares para la aduana, los almacenes, viales para las calles y suelo para erigir la estación del ferrocarril.

La “Concesión Wissocq” y las propuestas contenidas en ella quedaron integradas en los proyectos de los arquitectos Gutiérrez y Rojo de 1853 y, más concretamente, en el “Plan de Ensanche de Maliaño y Muelle de Calderón” de 1859. Finalmente, estos proyectos se plasmaron en el “Plan de la nueva población de Santander” que fue aprobado en 1861 (Figura 7), aunque apenas se produjeron avances en los años siguientes, de modo que sólo se ganó al mar la tercera parte de la superficie prevista. La “The Santander Harbour Company Limited” proyectó, incluso, edificar allí el nuevo ayuntamiento de la ciudad y otros edificios oficiales, si bien la compañía sólo construyó “los otros muelles”, de maderas embreadas, con una dársena y *docks* para facilitar los servicios a las líneas de ferrocarriles que pasaban ya por las inmediaciones.

De hecho, hasta finales del siglo XIX la intervención sólo fructificó en el acondicionamiento parcial de los terrenos para el acceso del ferrocarril, la construcción de las estaciones y la urbanización residencial del área más oriental, que sirvió de nexo articulador con el centro histórico a través del trazado de varias calles, las principales de ellas sin integración estructural y morfológica con el área más extensa del Ensanche de Maliaño propiamente dicho, sino como ampliación del sector suroccidental de la ciudad consolidada.

El primer proyecto de la estación del Ferrocarril de Isabel II, redactado por el ingeniero Carlos Campuzano, se aprobó en enero de 1859. En 1862, otro ingeniero de la compañía, Cayetano González de la Vega, propuso uno nuevo, ocupando más terreno por el lado del mar para una grandiosa estación de mercancías. Este proyecto tampoco se llevó a cabo y en 1866 se instaló la estación del ferrocarril en un pabellón provisional en la actual calle de Calderón de la Barca, cerca del ancestral muelle de Las Naos.

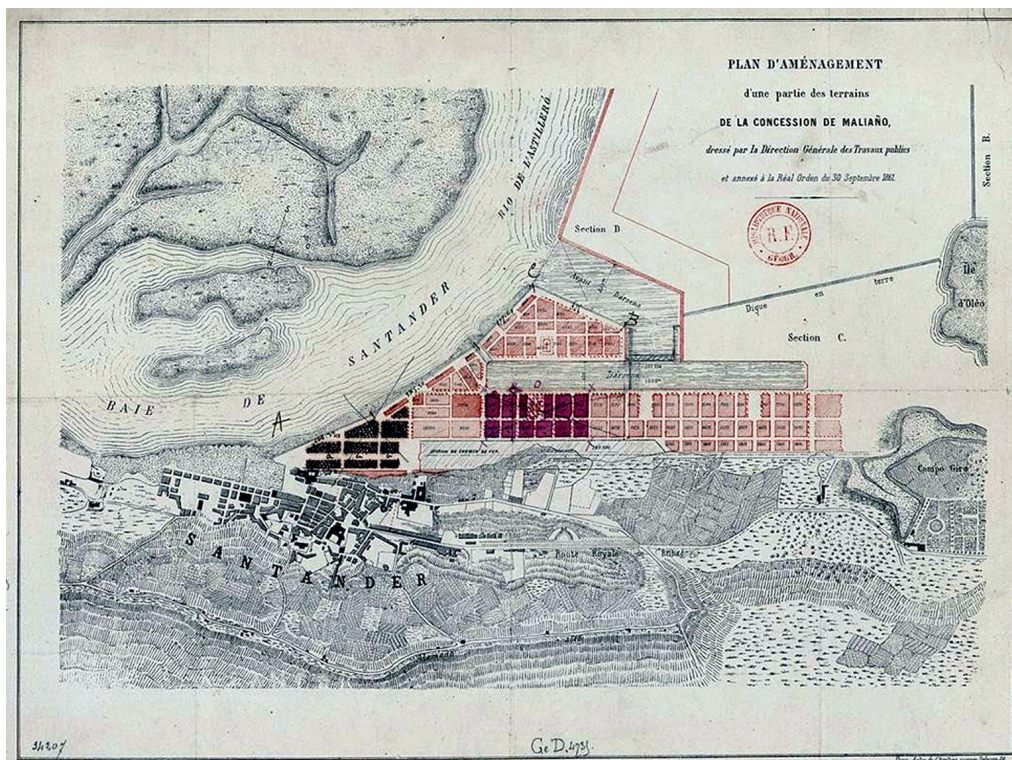
18 *Memoria sobre el Proyecto de Ferro-Carril de Santander a Alar del Rey*, p. 46.

19 Según una nota de la Revista de Obras Públicas (Año 1860, n° 10, pp. 117/118), la empresa del Ferrocarril de Isabel II había construido previamente un embarcadero provisional para facilitar los embarques incluso en la bajamar.

20 “salimos de Santander ‘a bordo’ de un vagón, navegando sobre ruedas. La vía atraviesa una gran marisma que en este momento se halla totalmente cubierta de agua; nuestro convoy se ha convertido en una isla ambulante.” (Pérez, 1896, pp. 144-145).



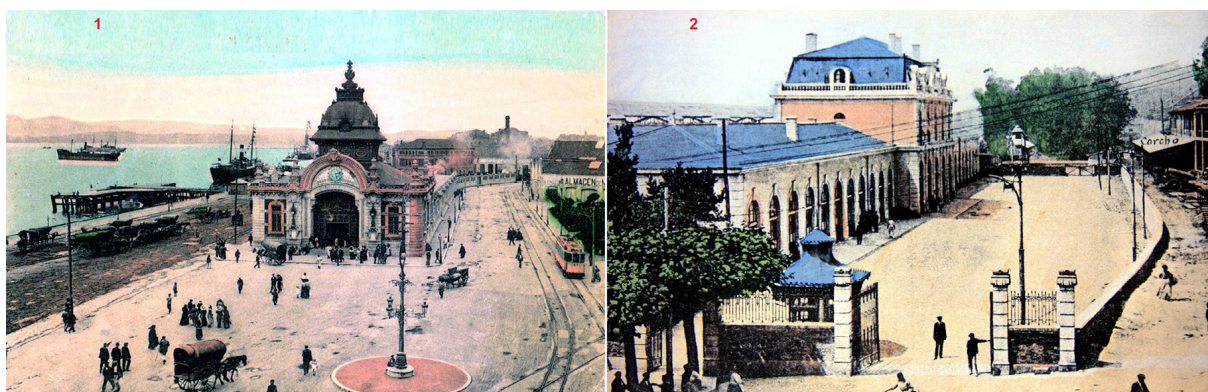
Figura 7. Proyecto de ordenación de la Concesión Wissocq/Ensanche de Maliaño (año 1861)



Fuente: Bibliothèque Nationale de France, GED-4735

A través de un nuevo proyecto, de Eduardo Grasset esta vez, aprobado en agosto de 1873, la compañía ferroviaria decidió modificar toda la actuación para establecer, finalmente, una estación terminal enfilada con la línea de entrada en la población, con su fachada principal a 400 metros del muelle de Las Naos, separando mercancías y viajeros. Un año más tarde, la Compañía del Norte, nueva propietaria de la línea, alteró otra vez el proyecto para aumentar las instalaciones de mercancías y remodelar las de viajeros. Las instalaciones definitivas, que quedaron terminadas en 1876, consistieron en un único pabellón lineal de 110 metros situado al pie del cerro de Somorrostro; este edificio se derribó en 1936 (Figura 8).

Figura 8. Las estaciones ferroviarias de la ciudad de Santander



Fuente: 1: Estación de los Ferrocarriles de la Costa (año 1913). 2: Estación del Ferrocarril del Norte (s.f.). Centro de Documentación de la Imagen de Santander

La línea ferroviaria de Santander a Solares estableció en 1891 en las proximidades de la Estación del Norte un apeadero provisional que, situado al fondo de la recién abierta Avenida de Las Farolas (Alfonso XIII), frente al Hotel Europa, prácticamente cerraba la única vía de articulación del casco histórico con el área del ensanche de Maliaño. Inmediatamente se inició lo que se podría considerar un conflicto



temprano entre los intereses de las empresas ferroviarias y los proyectos urbanísticos del Ayuntamiento apoyados por buena parte de la sociedad santanderina. Una de las derivaciones del enfrentamiento fue el incendio de la primitiva estación-apeadero en abril de 1902 durante una algarada popular. Para sustituirla, fue construido el edificio definitivo de la Estación de la Costa entre 1904 y 1907 en una localización muy cercana, aunque algo más al oeste, en los jardines de Calderón de la Barca (Figura 8). Dicha estación fue utilizada de forma conjunta por otras líneas ferroviarias de vía estrecha (el Ferrocarril del Cantábrico y el de El Astillero-Ontaneda). El edificio fue diseñado por el arquitecto Severino de Achúcarro, autor de la estación de La Concordia, la terminal de la línea en Bilbao; su demolición también tuvo lugar en 1936 y en parte de los solares liberados se trazó la prolongación de la calle de Antonio López.

El entramado formado por las vías y las dos estaciones ferroviarias colindantes con los muelles configuró un espacio portuario-ferroviario que cerraba por el suroeste la ciudad tradicional, creando una barrera prácticamente infranqueable, lo que tuvo un impacto muy negativo desde una perspectiva urbanística (Jiménez, 1986) (Figura 9). Salvo la mencionada cabecera del Ensanche, el resto quedó como un espacio muy mal conectado con la ciudad consolidada y su ampliación occidental. Desde las “Calzadas Altas” (actual Calle Alta) se descendía a través de una escalera hasta que, en 1887, se construyó un camino en rampa como prolongación de la Cuesta del Hospital, la calle que bajaba por la ladera norte del cerro de Somorrostro hasta la Plaza del Peso, donde se habían ubicado un buen número de organismos administrativos. Conocida hasta hoy con el nombre de Rampa de Sotileza, desembocaba en lo que había sido el antiguo playazo del Dueso o de Maliaño sobre el que se había construido la estación del Ferrocarril del Norte, en la actual plaza de las Navas de Tolosa. Pese a que unos años antes (1864) se había iniciado la conexión entre el centro urbano y la estación del ferrocarril a través de la apertura de una nueva calle (Lealtad), ésta quedó sin concluir durante décadas. En 1925 se presentó un proyecto para construir un túnel de uso peatonal entre la Calle Cuesta y la Plaza de las Navas de Tolosa y otro para tráfico rodado desde la Alameda Primera a la misma plaza; ninguno de los dos vio la luz, pero el segundo fue el antecedente del actual Túnel de Peña construido a mediados de los años cuarenta del siglo XX.

Figura 9 Evolución del Ensanche de Maliaño (1883-1930)



Fuente: 1: Biblioteca Virtual de Defensa, Felix de Ardanaz (1883). 2: Instituto Cartográfico de Cataluña, Patronato Nacional de Turismo (1930). Elaboración propia

Por otra parte, una de las circunstancias que afectaron más negativamente a esta nueva pieza del tejido urbano fue el siniestro ocasionado por la explosión del vapor “Cabo Machichaco”, acaecida el 3 de noviembre de 1893. La “tragedia del Machichaco”, además de ocasionar 590 víctimas mortales y miles de heridos, produjo la destrucción casi completa de las dos principales calles de la cabecera del ensanche (Calderón de la Barca y Méndez Núñez) y afectó en distinto grado de ruina a algo más de cien edificios de las otras, hasta el punto de que Enrique Menéndez Pelayo informaba unos días después a su hermano Marcelino de que “Maliaño ha desaparecido, puede decirse, del plano de Santander” (Menéndez, 1954).

Estas circunstancias sirvieron como detonante de la remodelación del sector incluida en el Plan Extraordinario de Obras Municipales que presentó el arquitecto municipal Luis Lavín Casali. Algunos autores la consideran como una actuación planificada esencial para lograr una revisión del modelo de ciudad a partir de un cambio de la centralidad urbana, nucleada hasta entonces en el puerto (Echevarría, 2015). Como prueba arguyen que, al reconstruirse el barrio, sólo se levantaron allí edificios de viviendas y algunos hoteles. Aunque las repercusiones de la catástrofe y del declive de la actividad exportadora no

fueron tan profundas en este aspecto como el propio impacto negativo del “efecto barrera” de las infraestructuras ferroviarias y de las actividades industriales aledañas a las estaciones (los Talleres Corcho de calderería, entre otros), lo cierto es que quedaron completamente descartadas las propuestas recientes de la “The Santander Harbour Company Limited”. La reestructuración funcional de este espacio quedó fijada en 1896 mediante el Plano de Población de Lavín Casalis, que desechaba el desarrollo de la ciudad en este sector urbano.

Unos años más tarde, el conjunto del “Ensanche de Maliaño” comenzó a ser concebido como un espacio urbano multifuncional. A tal fin se presentaron varios proyectos, el último el del arquitecto Javier González de Riancho en 1921. Pero todos ellos se fundaban en su consideración esencialmente como un espacio con funciones industriales y de servicios vinculados al puerto y al ferrocarril, de trama ortogonal con grandes manzanas rectangulares, sin relación morfológica con la línea de muelles, pero sí ajustadas al trazado de la vía del ferrocarril.

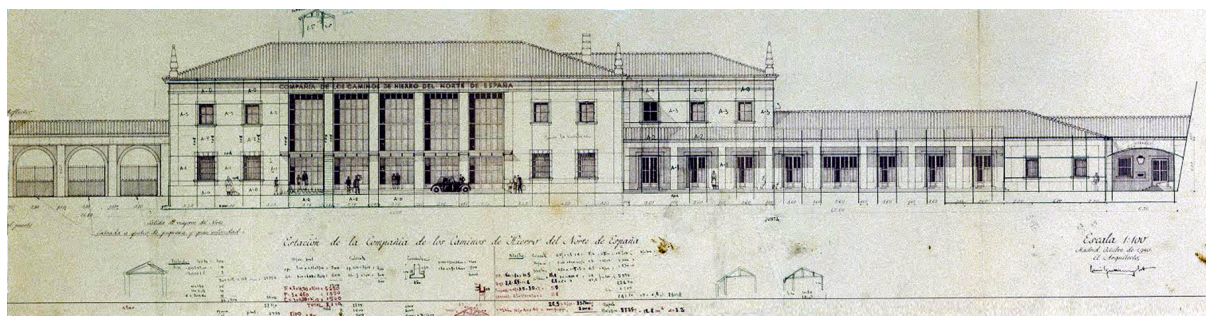
Sin embargo, toda el área permaneció relativamente aislada hasta las intervenciones posteriores a 1936, como el derribo de las estaciones ferroviarias, unificación y retranqueo de su ubicación y apertura del túnel bajo el cerro de Somorrostro, el actual Pasaje o Túnel de Peña. El establecimiento de estas vías de conexión favoreció la eclosión de uno de los barrios más populosos de la ciudad (el de Castilla-Hermida) a pesar de mantenerse hasta el presente una difícil conectividad con el resto del espacio urbano.

Desde hacía tiempo se habían presentado numerosas propuestas de reordenación del espacio ferroviario con el objetivo de independizar los servicios ferroviarios y portuarios, lo que implicaba recuperar como suelo urbano los espacios ocupados por las estaciones derruidas en 1936. La reordenación de las instalaciones ferroviarias fue realizada en dos fases.

Primero, en 1940, el Ministerio de Obras Públicas aprobó la solución de un emplazamiento común para todos los ferrocarriles que conectaban Santander mediante la construcción del recinto común para las estaciones. Se encargó el proyecto al Servicio de Reformas Ferroviarias de Santander con la condición de que las compañías debían financiar una parte en tanto que el Ayuntamiento debía construir el túnel de conexión con el centro urbano. Finalmente, el Ayuntamiento de Santander, a cambio de construir el túnel, consiguió la cesión de los terrenos liberados de la Estación de Norte (hoy estación de autobuses) y mantener y mejorar la calle Castilla, que se convirtió en uno de los principales accesos de la ciudad.

Los proyectos presentados por la Jefatura de Ferrocarriles y por las compañías ferroviarias fueron aprobados aquél mismo año, pero, en lugar de una sola estación, se mantuvo una separación total de las instalaciones y servicios de los ferrocarriles de ancho ibérico y de los de vía estrecha (Figura 10). Se trataba, por tanto, de una estación común solo en apariencia ya que, en realidad, eran dos estaciones dispuestas en contigüidad y en paralelo, sin apenas relación entre ellas, que han pervivido hasta la actualidad (Santos, 2007).

Figura 10. Proyecto de Estaciones Unificadas de Santander



Fuente: Asociación Cántabra de Amigos del Ferrocarril

La construcción del complejo de las Estaciones Unificadas para el servicio de RENFE y de las líneas Santander-Oviedo y Santander-Bilbao se hizo a partir de un proyecto de 1941 del arquitecto Luis Gutiérrez Soto, algo retranqueado hacia el oeste en relación con la ubicación anterior. Las terminales estaban situadas en las inmediaciones de la nueva vía subterránea de comunicación entre el espacio ferroviario y el nuevo centro urbano que sirvió para mitigar el problema de la barrera ferroviaria entre la ciudad consolidada y el Ensanche de Maliaño.

Sin embargo, en febrero de 1941 tuvo lugar el terrible incendio que afectó a todo el casco histórico de Santander y que obligó a que, en los años siguientes, se procediera a la construcción de más de 580 nuevos edificios y se replantease prácticamente toda la red viaria del centro urbano, lo que retrasó algo las obras. Entre 1942 y 1943 se erigieron las principales instalaciones de la estación común y en 1945 se proyectó la pavimentación del patio o plaza de las estaciones.

La segunda fase se ha extendido desde finales de los años sesenta hasta los ochenta para reordenar el enlace de los ferrocarriles con las nuevas instalaciones del puerto de Santander. Un periodo de tiempo muy largo que ha permitido una mayor integración de la ciudad con las infraestructuras ferroviaria y portuaria.

No obstante, los efectos negativos de las instalaciones ferroviarias santanderinas han llegado hasta el presente a través del “efecto barrera” y la difícil conectividad con el resto del espacio urbano del populoso barrio construido desde los años cuarenta en los terrenos del “Ensanche de Maliaño”, que alberga en la actualidad en torno a 60.000 personas. Desde hace bastantes años se viene anunciando la realización de un proyecto de integración ferroviaria que podría liberar unos 85.000 m<sup>2</sup> y redundar en una remodelación importante del espacio urbano central. Por distintos motivos el proceso no acaba de hacerse realidad.

### 3.4.2. *Ambivalencia urbanística de los ferrocarriles en la ciudad de Torrelavega*

Hasta el siglo XIX la villa de la Vega era prácticamente una aldea formada por pequeños concejos o barrios, distantes entre sí, de nombres muy expresivos de su carácter funcional (Tras la Torre, la Plaza, el Majuelo, la Puebla, el Nogal, los Corrales, la Quebrantada, la Veguía, etc.), cuyo núcleo principal estaba centrado en torno al complejo defensivo de la Torre de la Vega, formado por tres torres almenadas, y la iglesia de Santa María (Casado, 1977). En él se estableció la plaza del mercado para abastecimiento de bienes de consumo básicos, la actual plaza de Baldomero Iglesias, y una Plaza Mayor en el siglo XVI-II. Ambas reformas fueron prácticamente contemporáneas del acondicionamiento del Camino Real de Castilla, en el periodo 1749-59, y de la apertura del de Bilbao, en 1800. Esta estructura semirrural es la que probablemente quedaba reflejada en el desaparecido Plano Topográfico levantado en 1830 por el arquitecto José F. de Peterrade (Sazatornil, 1996). En realidad, debía tratarse de un espacio semiurbano inorgánico en el que alternaban pequeñas áreas edificadas y parcelas de cultivo, prados y baldíos; una “huerta urbanizada” como ha sido definida y como se observa aún en el plano trazado por Hilarión Ruiz Amado en 1852 (Figura 11).

Fueron precisamente estos elementos construidos los articuladores del crecimiento urbanístico que tuvo lugar durante el siglo XIX y de la configuración de un centro urbano en torno a tres plazas (Mayor, del Grano y del Cantón) y del camino carretero que, proveniente de Santander, desembocaba en la Plaza Mayor y se convirtió en la Calle del Comercio (José María de Pereda desde 1911 hasta hoy). A ellos hay que añadir en la segunda mitad de la centuria decimonónica la Calle de la Estación, que unía aquél primigenio núcleo con la estación del Ferrocarril del Norte. Esta infraestructura se construyó en 1858 en el lugar de Sierrapando, un barrio o pedanía rural situada a unos dos kilómetros del espacio urbano consolidado, por lo que el impacto espacial directo fue imperceptible al principio. Fue la propia compañía ferroviaria quien construyó una vía de conexión con la ciudad que, al comienzo, era poco más que un camino carretero trazado en línea recta desde la fuente de la Ribera, al oeste del casco urbano, hasta la estación ferroviaria. El tramo más próximo al núcleo urbano se convirtió en una de las principales calles de la ciudad, conocida con el nombre de Julián Ceballos desde 1876.

La transformación urbanística generada por dicha vía urbana queda de manifiesto en el nuevo Plano General de Población y Ensanche de Torrelavega elaborado por los maestros de obras Pablo Piqué y José Varela y terminado en 1886 tras un turbulento proceso de ejecución (Hoyo, 2016) (Figura 11).

Los autores del plano reflejaron en él la morfología urbana cuando se estaba iniciando el crecimiento de la villa y, además, añadieron una propuesta de urbanización a partir de un centro reorganizado y de un ensanche ortogonal bien enlazado con él y con los sistemas de comunicación exteriores (Sazatornil, 1996). Ni el proyecto ni el plano llegaron a ser aprobados, de manera que el crecimiento de Torrelavega prosiguió de forma espontánea en torno a las calles abiertas como prolongación de las vías de salida de la población, entre ellas las de conexión con las estaciones ferroviarias<sup>21</sup> (Figura 12).

21 El proyecto de ensanche de la ciudad de Torrelavega empezó a implementarse, finalmente, en el año 1932, tomando como eje central la Avenida de España y las calles de enlace con el centro preexistente, en las que se fueron levantando bloques de viviendas de cuatro y cinco alturas a partir de los años cincuenta.

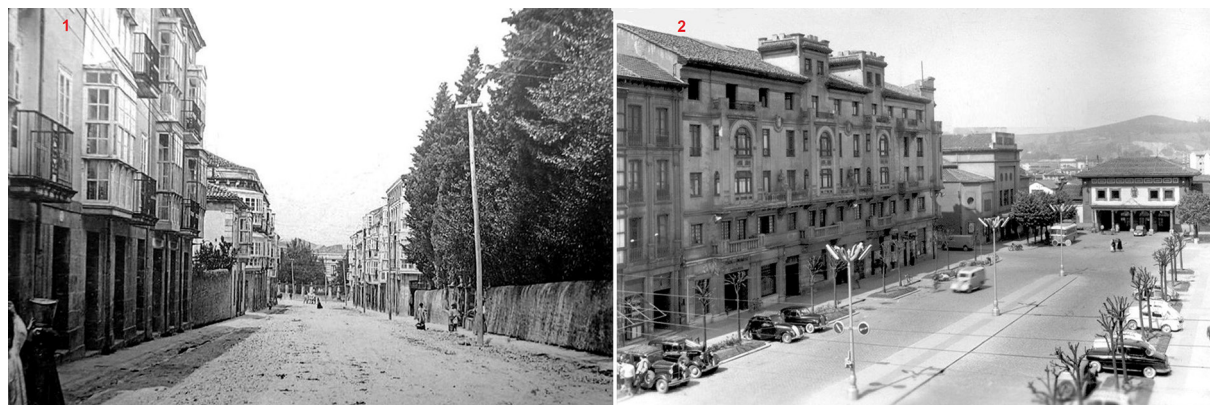


Figura 11. Evolución urbanística de Torrelavega a través de la serie histórica de planos



Fuente: 1: Plano de 1852. 2: Plano de 1886. 3: Plano de 1942. Archivo Municipal de Torrelavega

Figura 12. Torrelavega: principales vías urbanas de conexión del centro urbano con las estaciones ferroviarias



Fuente: 1: Calle de la Estación (Julían Ceballos). Librería General de Santander. 2: Avenida del Cantábrico (Ruiz Tagle) al fondo la estación del ferrocarril. *En Primera Persona*



De la comparación de los dos planos mencionados, el de 1852 y el de 1886, se deduce que la apertura de la Calle de la Estación provocó una importante transformación en la morfología urbana al funcionar como un gran eje urbano transversal, de este a oeste, de Pando a la Quebrantada<sup>22</sup>. El centro urbano se completó algo más tarde con la apertura de la Calle Argumosa y la de Ruiz Tagle, que iniciaron el paso hacia El Pradejón, donde se ubicaría la estación del Ferrocarril del Cantábrico, construida en 1895 en la proximidad del casco urbano consolidado, cuando se puso en servicio el tramo de Santander a Cabezón de la Sal; esta estación sigue en funcionamiento hasta el presente. En sus inmediaciones, en particular al oeste y norte de las instalaciones ferroviarias, en el barrio de Torres, se produjo en los años veinte del siglo pasado un notable desarrollo urbanístico en forma de viviendas unifamiliares en torno al recién abierto Paseo de Julio Hauzeur. Fue, además, un lugar de emplazamiento preferente de diversos establecimientos industriales, algunos de ellos de gran importancia para la evolución económica de Torrelavega, como las fábricas de La Lechera, la Continental y, en especial, SNIACE y los barrios de viviendas para sus ingenieros, técnicos y obreros.

El impacto espacial de esta estación y de las infraestructuras viarias se ha convertido en una grave preocupación para la ciudad en el presente. El crecimiento del espacio urbano ha sido obstaculizado por las infraestructuras ferroviarias, en particular por el “efecto barrera” que ha dejado aislados dos populosos barrios, los de El Cerezo y La Lechera. Los planes de renovación y ordenación urbana consideran una exigencia ineludible el soterramiento y la liberación de unos 90.000 m<sup>2</sup> situados hoy en pleno centro de la ciudad (Figura 13).

Figura 13. Estación del Ferrocarril del Cantábrico

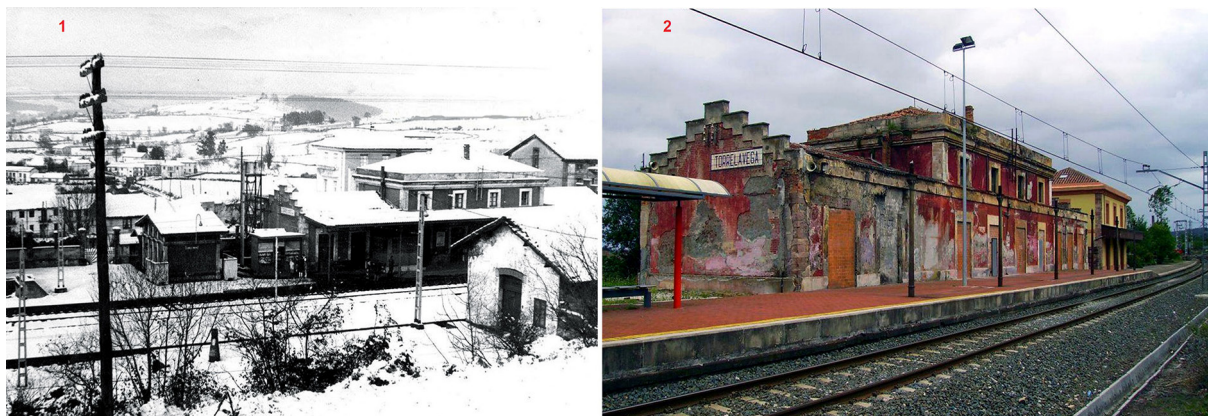


Fuente: 1: Interior en 1905. 2: Situación en 2020. En Primera Persona

La estación de Sierrapando estuvo en funcionamiento hasta 1969, cuando fue sustituida por la nueva estación de Tanos situada al sur de la ciudad. Desde entonces la primitiva estación quedó relegada a una función de simple apeadero y en la actualidad, habiendo sido declarada como Bien Catalogado, permanece en desuso. No obstante, su impacto urbanístico ha trascendido a su cierre que, en principio, se tradujo en la paralización del crecimiento de este sector del espacio urbano en el que alternan las viejas edificaciones, que bordeaban el antiguo camino a la estación, con los chalés construidos en las primeras décadas del siglo XX y los bloques levantados en los años sesenta del siglo pasado. Pero, la implantación de varias grandes superficies comerciales ha vuelto a estimular la expansión urbana en este sector, conocido popularmente con el nombre de “Los Ochos” por la forma de las vías de acceso inmediato al edificio de la estación. La población ha aumentado y se han instalado varios centros comerciales de gran dinamismo, si bien la vieja estación permanece cerrada y muy deteriorada sin que parezca progresar ningún proyecto de restauración y reutilización del edificio más allá de una actuación de rehabilitación en 2018 y las labores de mantenimiento básico (Figura 14).

<sup>22</sup> “Hay que dejar el tren y tomar el ómnibus, que adelanta por una hermosa carretera orillada de gigantescos árboles. El pueblo dista dos kilómetros de la estación. La calle por donde el coche penetra muestra a uno y otro lado dos sarta de casas modernas, de sillería las más y en las que menudean las quintas con verjas y jardín” (Pérez, 1896, p. 7).

Figura 14. Estación del Ferrocarril del Norte en Sierra Pando



Fuente: 1: Estado a principios de los años 1960. *Escenas de Santander*. 2: Estado en la actualidad. *El Diario Montañés*

### 3.4.3. La impronta dual del entramado ferroviario en la ciudad de Castro Urdiales

La villa de Castro Urdiales experimentó escasas modificaciones desde su refundación medieval. El trazado del pequeño núcleo seguía fielmente la línea trazada por la ensenada y el puerto, que condicionaron la forma semicircular del plano durante varios siglos. El espacio construido se articulaba en el siglo XIII a partir de tres elementos: el *castro*, la puebla vieja o *media villa de arriba* y la puebla nueva o *media villa de abajo*, como muestra el plano elaborado por ejército francés en 1813 (Delgado, 2011, 2012). En este plano se puede ver que el conjunto estaba ceñido por una muralla que comprendía un territorio no edificado de mayores dimensiones. El derribo de esta cerca, iniciado en 1866, se completó entre 1885 y 1895 a causa de los requerimientos impuestos por la construcción de las líneas ferroviarias y de la estación terminal del ferrocarril Castro Urdiales-Traslaviña. Precisamente, el trazado de las líneas férreas siguió en paralelo el de la nueva Calle de La Ronda que sustituyó a la antigua muralla.

En 1895 el arquitecto municipal, Eladio Laredo, presentó un proyecto de reforma que quedó reflejado en el correspondiente plano; no obstante, las actuaciones urbanísticas se hicieron sin atenerse a ninguna planificación previa. El plan de urbanización consistía en el relleno del suelo libre intramuros y en su ampliación en el área de Los Huertos, donde la muralla ya había sido derribada completamente para permitir el trazado de la línea del ferrocarril Castro-Alén, entonces en construcción.

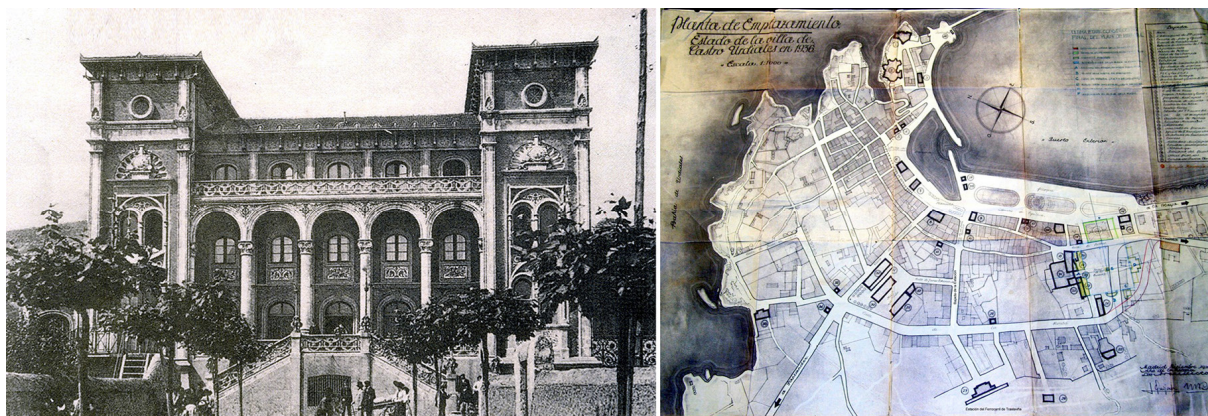
Esta línea ferroviaria rodeaba el casco histórico en paralelo al de la antigua cerca, coincidiendo con ella en algunos sectores y entrando en aquél hasta alcanzar la costa. El trazado del ferrocarril, que permaneció activo hasta 1936, produjo un notable efecto en la morfología urbana puesto que, además de constituir un nuevo “dogal” que dificultaba la ampliación del espacio edificado en contigüidad con el casco histórico, entraba literalmente hasta su núcleo central, cortando la histórica calle de San Juan para llegar al cargadero de San Guillén a través de un túnel que oradaba el antiguo *castro*, en el que se encuentran aún la iglesia gótica de Santa María y el castillo-faro.

La vía del ferrocarril de Traslaviña alcanzaba la villa a través de un túnel por el que se accedía al área costera de Brazomar y, desde allí, continuaba en paralelo a la vía del ferrocarril de Castro-Alén, pero, a diferencia de éste, no penetraba en el casco consolidado, sino que finalizaba en la estación construida en el borde del espacio urbano. Desde la estación se hizo un ramal de enlace, que bordeaba la ciudad, para llevar el mineral de hierro hasta la ensenada de Urdiales, en la que se efectuaba su embarque en sendos cargaderos de tipo *cantilever*. Las infraestructuras ferroviarias ocuparon un amplio espacio en este sector urbano que, tras el cese de la actividad minera, funcionaron como una gran reserva de suelo urbano.

La estación de esta línea en Castro Urdiales consistía en un suntuoso edificio, construido a partir de un proyecto del arquitecto municipal Eladio Laredo, que fue demolido en 1974 (Figura 15). Disponía de una extensa superficie en las proximidades de la muralla medieval de la que pervivían algunos fragmentos que fueron derruidos para edificarla. También en este caso, las instalaciones de la propia estación y las vías de acceso se convirtieron en un nuevo obstáculo que cerraba el núcleo histórico y dificultaba el crecimiento urbano por el área suroccidental.



Figura 15. Estación e impacto morfológico del ferrocarril en Castro Urdiales



Fuente: 1: Estación del ferrocarril de Traslaviña en Castro Urdiales. 2: Plano del proyecto de reforma de Castro Urdiales en 1936. Archivo Municipal de Castro Urdiales

La articulación entre la estación de ferrocarril, el centro urbano y las instalaciones portuarias se realizó por medio de un nuevo vial perpendicular al puerto, la Bajada de la Estación que, tras rebasar la Calle de la Ronda, finalizaba en el espacio comprendido entre La Plazuela y el Muelle de Eguilior.

En la segunda mitad del siglo XX, el crecimiento del parque inmobiliario implicó la expansión en superficie del espacio urbano lo que obligó a que en estos años la ciudad “saltase” más allá de la nueva muralla, la barrera formada por el trazado de las infraestructuras viarias desmanteladas a mediados de los años sesenta. El espacio que hasta entonces ocupaban las vías del ferrocarril sirvió para proyectar las calles de Leonardo Rucabado, Venancio Bosco, Ricardo Rueda y Arturo Duo Vital, que configuran el principal eje de sureste a noroeste, prácticamente paralelo al trazado de la antigua muralla, por donde, en la actualidad, discurren las calles de La Ronda y San Francisco. La ampliación fundamental del área edificada tuvo lugar, justamente, en el espacio comprendido entre ambos ejes, organizado a partir de una serie de calles transversales a ellos (Antonio Burgos, República Argentina, Juan de la Cosa, Benito Pérez Galdós, Bajada de la Estación, Victorina Gainza, Eladio Laredo y Bajada del Chorrillo) (Figura 15).

#### 4. Discusión de resultados

El examen de los resultados obtenidos en este trabajo de investigación y en otros anteriores ha permitido contrastar varias hipótesis que se han ratificado en el estudio de caso de las ciudades cántabras.

El conjunto de precedentes confirma la idea de que el enfoque de partida es oportuno, además de contribuir a perfilar la conjetura que centra esta investigación: a partir de mediados del siglo XIX los ferrocarriles tuvieron un intenso impacto territorial y éste fue especialmente relevante en las ciudades españolas que estaban en proceso de ampliación. Tal impacto no se materializó siempre de la misma manera, incluso a veces resultó contrapuesto, y lo hizo tanto a través de las estaciones como del tendido viario.

En primer lugar, y en función de la hipótesis aquí adoptada, se ratifica la certidumbre de que, además de significativos efectos territoriales en la modificación de la jerarquía del sistema urbano, la presencia de las infraestructuras de transporte, en particular las estaciones de ferrocarril, impulsó notables transformaciones en la morfología de nuestras ciudades. No obstante, aunque esta aserción pueda sostenerse de forma general, el impacto urbanístico de los nuevos medios de transporte no fue siempre idéntico, sino que se produjeron resultados diferenciados territorialmente a causa, en gran medida, de las condiciones previas y de las circunstancias específicas de cada espacio urbano.

Esta realidad diversa no pone en cuestión, en cualquier caso, que las infraestructuras de transporte ferroviario puedan ser consideradas como uno de los principales instrumentos responsables del crecimiento en superficie y de la transformación de la estructura morfológica de los espacios urbanos españoles hasta que el estallido de la guerra civil, y las especiales circunstancias postbélicas, impusieron un largo paréntesis a estos procesos.

Las infraestructuras ferroviarias han tenido un impacto desigual y ambivalente en las principales ciudades cántabras, tanto en el momento de su construcción como en la actualidad, lo que viene a matizar



algunas de las interpretaciones más extendidas y elementales, que consideran su influencia en la morfología urbana de manera simplificada y, generalmente, dual: bien como causantes de la expansión urbana y como hitos de nuevas centralidades, en el caso de las estaciones, bien como elementos obstaculizadores de dicha ampliación y factores de segregación y marginación espacial, a través del “efecto barrera”, en el caso del entramado viario. Como así sucedió en el caso de las urbes cántabras, en particular en el de Santander.

## 5. Conclusiones

En un territorio tan reducido como el de la actual Comunidad Autónoma de Cantabria se observan varios modelos de impacto urbanístico, diversos y cambiantes en el tiempo.

En el caso de Santander, la ubicación de las estaciones junto a las instalaciones portuarias, prácticamente sobre ellas, y el trazado de las vías de acceso a la ciudad, dificultaron la puesta en práctica de la función residencial que también se había asignado en sucesivos proyectos urbanísticos municipales al extenso espacio conocido como Ensanche de Maliaño. Las estaciones, que hubieran podido ser nodos de articulación entre el casco histórico consolidado y su área de ampliación, no cumplieron esa función ni la de generar una nueva centralidad, como en alguno de esos proyectos estaba previsto. Por el contrario, no sólo en el momento de su instalación sino, incluso, hasta el presente, más de un siglo y medio después, las estaciones y, sobre todo, el trazado viario, han ejercido un “efecto barrera”, parcialmente atenuado en la segunda mitad del siglo XX, y han contribuido, si no al aislamiento total como en su origen, sí al mantenimiento de una escasa y difícil conexión entre el populoso barrio de Castilla-Hermida, construido mucho después sobre el Ensanche de Maliaño, y el resto del espacio urbano consolidado.

El área urbana de Torrelavega se vio ceñida por una densa malla de vías férreas, aunque suficientemente alejadas del casco para no impedir su crecimiento en superficie hasta bien entrado el siglo XX. De las dos estaciones construidas, una, la del Ferrocarril del Cantábrico, se encontraba muy próxima al sector central de la ciudad, en pleno proceso de expansión, y sirvió para consolidar la centralidad urbana emergente. La otra, la del Ferrocarril del Norte, muy distante del centro urbano, estimuló, en cierta medida, el crecimiento lineal de la ciudad en su dirección, pero no al punto de generar la ampliación del espacio urbano hasta más de un siglo después. En la actualidad, el efecto de ambas estaciones es contradictorio. La del Cantábrico constituye un notable obstáculo que dificulta la integración urbanística de un amplio sector de la ciudad. Por el contrario, en las proximidades de la antigua Estación del Norte, clausurada desde hace décadas, se está configurando un amplio espacio multifuncional de equipamientos de servicios comerciales, de ocio y residencial.

También la ciudad de Castro Urdiales fue cercada por una nueva barrera ferroviaria, paralela al trazado de la muralla histórica, que sólo permitió un modesto crecimiento urbano marginal hasta principios del siglo XX, lo que obligó a una extraordinaria densificación del núcleo histórico, donde se hacinaron las clases populares, y a orientar la expansión urbana hacia el sureste, en paralelo a la línea de costa, como espacio residencial de veraneo de la burguesía vasco-castreña. Desaparecidas las líneas ferroviarias, el trazado de las vías se ha reconvertido en un importante eje urbano de circunvalación ampliamente rebasado a comienzos del siglo actual hasta alcanzar el límite impuesto por el nuevo dogal urbanístico, la autovía A-8. Por otra parte, tanto la estación como la vía de articulación con el puerto tuvieron escaso efecto urbanístico en su momento y, tempranamente derruida aquélla, no ha producido posteriormente un impacto notable en la estructura morfológica urbana.

Tal vez el principal factor causal de los heterogéneos y ambivalentes efectos urbanísticos reseñados resida, en gran medida, en la prevalencia de los intereses de las compañías ferroviarias, a la hora de trazar y ubicar las infraestructuras, sobre los intereses urbanos municipales. Estando aquéllos escasamente involucrados con los de la construcción de las ciudades, que quedaban plasmados en los primitivos proyectos urbanísticos, y ello a pesar de la implicación de algunos sectores de la burguesía urbana en las mismas empresas ferroviarias.

En el caso de Santander primó la cercanía a las instalaciones portuarias frente a los intereses municipales, buena prueba de ello fueron los conflictos con las autoridades locales, que retrasaron la construcción de la Estación del Norte y subyacieron en las algaradas que culminaron con el incendio de la primitiva Estación de la Costa.

En el caso de Castro Urdiales fueron los intereses de las compañías ferroviarias, vinculadas a las empresas mineras, para acercarse lo más posible y con facilidad a los cargaderos de mineral, que ellas mismas construyeron en el litoral urbano, más que al puerto propiamente dicho.

En el de Torrelavega, una vez perdida la batalla por la llegada del Ferrocarril del Norte al puerto de Requejada, primó el objetivo de la compañía ferroviaria por hacer el trazado más fácil para llegar a Santander a través del Valle de Toranzo, aunque la línea no entrase a la ciudad, concebida más como un punto de paso que como un destino. Por lo que hace al Ferrocarril del Cantábrico, el objetivo prioritario para localizar la estación y hacer el trazado de las vías parece haber consistido en la mejor accesibilidad a las instalaciones mineras e industriales, en particular de las minas de Reocín y de la fábrica de Solvay.

En todos los casos, aunque de distintas maneras, los proyectos ferroviarios y los factores de localización de las infraestructuras tuvieron nula o escasa preocupación y empatía con el planeamiento urbanístico municipal que empezaba a emerger por las mismas fechas.

## Financiación

La investigación sobre la que se apoya este artículo se ha realizado en el marco del Proyecto “El ferrocarril y la ciudad en la encrucijada: paisaje urbano y patrimonio industrial en el entorno de las estaciones de la Península Ibérica, 1850-2017 (EstaciónDigital)” concedido en 2017 por la Fundación BBVA (Humanidades Digitales) a un amplio equipo de investigadores de diferentes universidades españolas.

## Referencias

- Aguilar, I. (1995). *Estaciones y ferrocarriles valencianos*. Valencia: Generalitat Valenciana.
- Alcaide, R. (2015). *El ferrocarril en la ciudad de Barcelona (1848-1992). Desarrollo de la red e implicaciones urbanas*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Alvarez-Palau, E., Hernández, M. y Tort, A. (2016). Modelo morfológico de crecimiento urbano inducido por la infraestructura ferroviaria. Estudio de caso en 25 ciudades catalanas. *Scripta Nova*, (527). <https://doi.org/10.1344/sn2016.20.15789>
- Assas, M. de (1867). *Crónica de la provincia de Santander*. En M. Assas (Ed.), *Crónica General de España, II*. Madrid: Rubio y Compañía. Reedición Santander: Librería Estvdio, 1995.
- Ayuntamiento de Torrelavega (1986). *Análisis urbanístico. Torrelavega 1981*. Torrelavega: Ayuntamiento de Torrelavega.
- Barquín, R., Pérez, P. y Sanz, B. (2012). La influencia del ferrocarril en el desarrollo urbano español (1860-1910). En *VI Congreso de Historia Ferroviaria*. Vitoria: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Borrow, G. (1843). *The Bible in Spain*. London: John Murray. Trad. *La Biblia en España. O viajes, aventuras y prisiones de un inglés en su intento de difundir las Escrituras por la Península*. Madrid: Alianza Editorial, 1970.
- Bustamante, T. (2009). *El Banco de Torrelavega (1920-1942)*. Torrelavega: Quercus.
- Capel, H. (2011). *Los ferro-carriles en la ciudad. Redes técnicas y configuración del espacio urbano*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Casado, J.L. (1977). *Breve historia del crecimiento de Torrelavega y sus consecuencias*. Torrelavega: Ayuntamiento de Torrelavega.
- Cayón, F., Vidal, J. y Muñoz, M. (Coords.) (2002). *Ferrocarril y ciudad. Una perspectiva internacional*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Cerdá, I. (1859). *Teoría de la construcción de las ciudades aplicada al proyecto de Reforma y ensanche de Barcelona*. Barcelona.
- Cerdá, I. (1861). *Teoría de la Vialidad Urbana y Reforma de la de Madrid*. Madrid: INAP, 1991.
- Delgado, C. (2010). Entre el puerto y la estación. La influencia de las infraestructuras de transporte en la morfología de las ciudades portuarias españolas (1848-1936). *Scripta Nova*, 330. Recuperado de <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-330.htm>

- Delgado, C. (2011). Infraestructuras de transporte y urbanización. El caso de Castro Urdiales (Cantabria). *Revista TST*, (20), 106-137. Recuperado de [https://www.tstrevista.com/sumarios/sum20/sumario\\_20\\_003\\_es.asp](https://www.tstrevista.com/sumarios/sum20/sumario_20_003_es.asp)
- Delgado, C. (2012). Castro Urdiales (Cantabria), de “villa marinera” a ciudad de servicios. La transformación urbanística de una “ciudad de frontera”. *Ería*, (86), 237-270. Recuperado de <http://reunido.uniovi.es/index.php/RCG/article/view/9648>
- Delgado, C. (2019). Evolución urbanística de una ciudad portuaria burguesa (Santander, 1750-1941). *Ería*, 3(3), 285-330. <https://doi.org/10.17811/er.3.2019.285-330>
- Domínguez, R. (1995). Crecimiento desequilibrado, expansión mercantil y desarrollo económico. Los orígenes comerciales del crecimiento de Torrelavega y su área de influencia. En M.A. Sánchez (Ed.), *Torrelavega. Tres siglos de historia. Análisis de un crecimiento desequilibrado* (pp. 105-170). Torrelavega: Universidad de Cantabria y Ayuntamiento de Torrelavega.
- Echevarría, M. (2015). *El centro histórico de Santander. Desarrollo urbano de un conjunto patrimonial desaparecido* (TFG inédito). Santander: Universidad de Cantabria.
- Escalante, A. de (1871). *Costas y Montañas*. Santander: Ediciones de Librería Estvdio (reed. 1999).
- Esperón, A. (1850). Impresiones de viaje. Santander y provincias vascongadas (Torrelavega). *Semanario Pintoresco Español* (pp. 218-220 y 235-237).
- Franch, X., Morillas, M., y Martí-Henneberg, J. (2013). Railways as a Factor of Change in the Distribution of Population in Spain, 1900–1970. *Historical Methods. A Journal of Quantitative and Interdisciplinary History*, (46-3), 144-156. <https://doi.org/10.1080/01615440.2013.803414>
- Gil, C. (1992). *Casas para baños de ola y balnearios marítimos en el litoral montañoso, 1868-1936*. Santander: Universidad de Cantabria/Fundación Marcelino Botín.
- Gómez, J.L. (2005). *Santander, ciudad privilegiada*. Recuperado de <http://www.gomezurdanez.com/santander.pdf>
- González-Yanci, M.P. (1977). *Los accesos ferroviarios a Madrid. su impacto en la geografía urbana de la ciudad*. Madrid: Instituto de Estudios Madrileños.
- González-Yanci, M.P. (2012). El ferrocarril mantiene su protagonismo en la evolución urbana de Madrid. El Pasillo Verde y la operación Chamartín. *Estudios Geográficos*, (73), 483-506. <https://doi.org/10.3989/estgeogr.201217>
- Hoyo, A. (1993). *Todo mudó de repente. El horizonte económico de la burguesía mercantil en Santander, 1820-1874*. Santander: Universidad de Cantabria-Asamblea Regional de Cantabria.
- Hoyo, S. del (2016). *El maestro de obras Pablo Piqué (1848-1918) en Torrelavega. Arquitectura y urbanismo para una ciudad industrial* (TFG inédito). Recuperado de <https://www.coam.org/media/Default%20Files/fundacion/biblioteca/donativos%20de%20autor/2016/el-maestro-de-obras-pablo-pique.pdf>
- Jiménez, M. (1986). *Ferrocarril y desarrollo urbano*. Santander: Universidad de Cantabria.
- Lanza, R. (2005). Crecimiento demográfico y transición urbana. El caso de la ciudad de Santander, 1752-1930. *Investigaciones históricas. Época moderna y contemporánea*, (25), 117-160.
- López-Calderón, M. (2015). *El camino de hierro de Alar del Rey a Santander. Del ferro-carril de Isabel II al final del monopolio de Renfe*. Santander: Asociación Cántabra de Amigos del Ferrocarril y Acanto.
- Macías, M<sup>a</sup>. O. (2005). La conexión ferroviaria en vía estrecha de la cornisa cántabrica. *Vía Libre*, (489), 81-83.
- Madoz, P. (1845-1850). *Diccionario geográfico-estadístico-histórico*. Edición facsímil 1995. Santander: Ámbito Ediciones y Librería Estvdio.
- Martínez, T. (1983). *Santander de villa a ciudad. Un siglo de esplendor y crisis*. Santander: Ayuntamiento de Santander.
- Matilla, M.J., Polo, F. y Benegas, M. (Coords.) (2002). *Ferrocarril y Madrid; historia de un progreso*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Medina, A. (2014). *Tetuán, Miranda y San Martín. Génesis, consolidación y evolución de un suburbio industrial de Santander*. Santander: Ediciones Tantín.

- Menéndez, E. (1954). *Epistolario de Don Enrique y don Marcelino Menéndez Pelayo*. Santander: Sociedad Menéndez Pelayo-CSIC.
- Monclús, F. J. y Dematteis, G. (Eds.) (1998). *La ciudad dispersa. Suburbanización y nuevas periferias*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona.
- Morillas-Torné, M. (2014). *El ferrocarril de vía estrecha en España, 1852-2010. El papel de la intermodalidad y de la demanda en su construcción y estado actual*. Scripta Nova, (485). Recuperado de <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-485.htm>
- Nogués, S. (1987). *Torrelavega, un espacio industrializado. Los procesos territoriales generados por las grandes empresas industriales en el entorno Saja-Besaya. El caso de Solvay & Cia y Sniace (1900-1960)*. Torrelavega: Ayuntamiento de Torrelavega.
- Novo, P. A. y Pareja, A. (Eds.) (2014). *Ferrocarriles y sociedad urbana en el País Vasco*. Bilbao: Universidad del País Vasco/E.H.U.
- Olaizola, J. J. (2004). El ferrocarril de Castro-Urdiales a Traslaviña. *Revista de Historia Ferroviaria*, (1), 5-33.
- Ortega, J. (1986). *Cantabria 1886-1986. Formación y desarrollo de una economía moderna*. Santander: Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Santander.
- Ortega, J. (1993). El ensanche de Maliaño y el desarrollo urbano de Santander. En *I Taller de Arquitectura en Santander* (pp. 23-47). Santander.
- Pérez, A. (1896). *Por la Montaña (notas de un viaje a Cantabria)*. Santander: Tipografía de El Cantábrico.
- Prat, J. (1994). El sistema ferroviario en la configuración de la región de Barcelona. *Papers. Regió Metropolitana de Barcelona. Territori, estratègies, planejament*, (16), 19-34.
- Puente, L. de la (1995). El papel histórico de Torrelavega en la organización del espacio ganadero. Los mercados de ganado bovino, 1844-1994. En M.A. Sánchez (Ed.), *Torrelavega. tres siglos de historia. Análisis de un crecimiento desequilibrado* (pp. 195-240).
- Sánchez, M.A. (Ed.) (1995a). *Torrelavega. tres siglos de historia. Análisis de un crecimiento desequilibrado*. Santander: Universidad de Cantabria y Ayuntamiento de Torrelavega
- Sánchez, M.A. (1995b). Economía, sociedad y política en Torrelavega durante el siglo XVIII. En M.A. Sánchez (Ed.). *Torrelavega. Tres siglos de historia. Análisis de un crecimiento desequilibrado* (pp. 25-79). Torrelavega: Universidad de Cantabria y Ayuntamiento de Torrelavega.
- Santos, L. (2005). *Burgos y el ferrocarril. Estudio de geografía urbana*. Burgos: Ed. Dosssoles.
- Santos, L. (2007). *Urbanismo y ferrocarril. La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Sazatornil, L. (1996). *Arquitectura y desarrollo urbano de Cantabria en el siglo XIX*. <https://doi.org/10.22429/Euc1996.001>
- Sica, P. (1981). *Historia del urbanismo. El siglo XIX e Historia del urbanismo. El siglo XX*. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local.
- Solanas, J., Álvarez, E. y Martí-Henneberg, J. (2015). Estación ferroviaria y ciudades inter-medias. Lectura geoespacial del crecimiento urbano mediante indicadores SIG vectoriales. El caso de Cataluña (1848-2010). *Geofocus*, (16), 253-280.
- Viana, E. (2017). Ferro-carriles y transformación urbana en Barcelona. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 74, 35-59. <https://doi.org/10.21138/bage.2444>